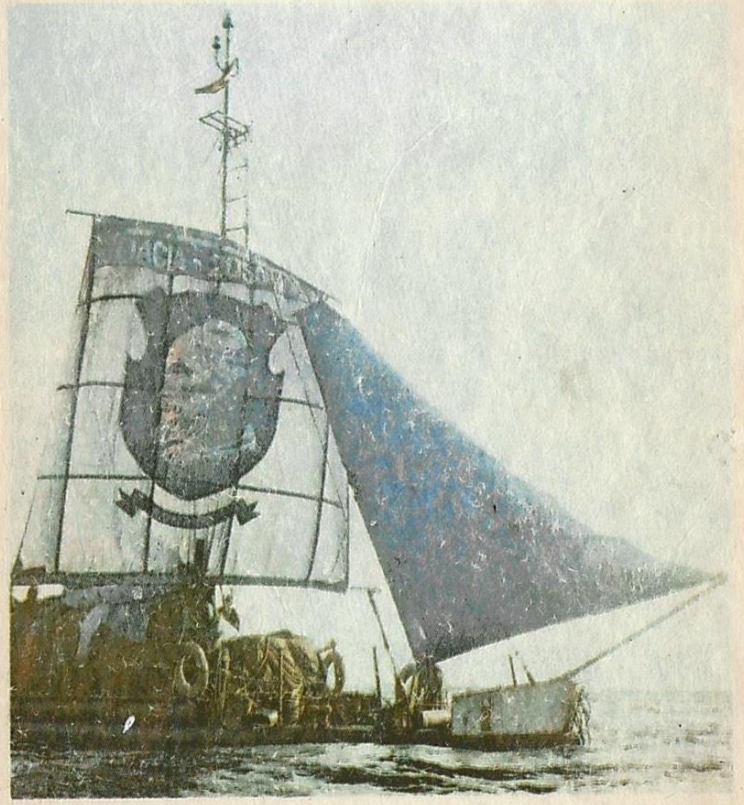
ION PREDA

EXPEDIȚIA „DACIA 2050”



editura albatros

ION PREDA
EXPEDIŢIA „DACIA 2050”.

EDITURA ALBATROS
BUCUREȘTI 1986

Dedic aceste rânduri bărbaţilor clin echipajul plutei DACIA 2050 care, în ciuda zilelor și nopţilor grele petrecute pe ape, a răutăţii vânturilor și furtunilor, a spaimelor și dezamăgirilor ce i-au încercat au știut să preschimbe eșecul în victorie.

CUVÂNT ÎNAINTE

N-aș fi putut începe să scriu aceste rânduri fără a așterne pe hârtie, mai întâi, un cald cuvânt de mulţumire pentru toţi oamenii de suflet care ne-au sprijinit, cu sfatul și cu fapta, în realizarea primei expediţii românești cu o plută pe mare – întreprindere la care puţini se încumetă și pe care mulţi o consideră, încă, un joc nebunesc.

Dar pluta, prima „navă" folosită de om, deși aproape că a dispărut azi din lume, nu și-a trăit traiul. Omenirea îngrijorată că-i scad rapid resursele energetice, exploatate acum intens, bazate mai ales pe zăcămintele petroliere, își reamintește de motoarele eoliene, de cele cu abur, începe să revitalizeze minele de cărbuni părăsite; iată că și în domeniul transporturilor prind viaţă proiecte de reînviere a navelor cu pânze, a zepelinelor și altor mijloace tehnice neconsumatoare de energie clasică. Dintr-odată și în România pluta dispărută de mult de pe râurile noastre – odinioară mijloc de vehiculare nu numai a lemnului sau a mărfurilor de tot felul, ci și a călătorilor – a început să coboare, din nou, pe Bistriţa, cu un cost extrem de redus, cantităţi imense de lemn; se preconizează ca acest străvechi mijloc de navigaţie, ieftin, ușor de construit să se utilizeze și pe alte râuri interioare ale României.

Faptul că în urmă cu ani de zile câtiva entuziaști au construit o plută și au lansat-o mai întâi pe Dunăre și apoi pe Marea Neagră n-a trecut chiar neobservat. Mulţi și-au adus, astfel, aminte, și la noi, de plută: au început s-o folosească în turismul nautic – domeniu în care a proliferat rapid – apoi cercetătorii au studiat-o pentru a o așeza pe nave moderne drept cel mai sigur mijloc de salvare; după care oamenii din industria lemnului, redescoperind-o și ei, au repus-o în serviciu ca mijloc de transport.

În urmă cu ani, cei care au avut ideea construirii unei plute și care au pornit să navigheze cu ea pe apele Danubiului și ale Pontului Euxin nu și-ar fi putut înfăptui proiectul lor excentric și cam fără noimă atunci, dacă n-ar fi fost ajutaţi de oameni de bine cărora autorul cărţii de faţă și toţi membrii celor două echipaje ţin să le mulţumească și pe această cale.

Am fost sprijiniţi de foarte mulţi concetăţeni, de la oameni cu înalte funcţii în statul nostru și până la simpli muncitori din pădurile Bucovinei, de la căile ferate, întreprinderea de materiale pentru construcţii din Iași, Șantierul de reparaţii navale Sulina, Fabrica de confecţii din Târgu Secuiesc sau de bătrânii plutași de pe Valea Bistriţei care ne-au interzis să le consemnăm numele fără să ne dea vreo explicaţie pentru ce ne-au cerut aceasta; dar noi am înţeles: au făcut-o pentru că erau stăpâniţi de durerea că meseria lor de plutași nu mai folosea oamenilor.

Ţinem să mulţumim în mod deosebit pentru ajutorul material ce ni s-a dat:

Ministerului Apărării Naţionale, Marinei militare, Ministerului Turismului, NAVROM, Televiziunii române, revistei „România pitorească", „Căpităniei portului Sulina, Oficiului judeţean de turism Harghita.

Echipajul plutei „Dacia 2050" mulţumește, personal, și unor oameni care ne-au dat un nespus sprijin moral și chiar material, care ne-au insuflat curaj în clipele grele, când pregăteam expediţia și era gata-gata s-o abandonăm sau când, pe mare fiind, au tremurat pentru vieţile noastre dar ne-au și sprijinit, în fel și chip, de departe, din ţară: ing. Emil Alexandrescu, *directorul întreprinderii de materiale pentru construcţii din Iași, ing.* Raimond Stănescu, *fost conducător al Inspectoratului Navigaţiei Civile, ing.* Luliu Fejes, *activist al C.C. al P.C.R.,* Traian Pușcașii, *pe atunci director general-adjunct la Televiziunea Română,* Petre Blajovici *și* Virgil Furnică *de la Departamentul Industriei Alimentare,* Octavian Anghel, *director al Direcţiei comerciale a municipiului București, scriitorilor români* Pop Simion, Toma George Maiorescu, Petre Sălcudeanu, *precum și scriitorului sovietic* Robert Rojdestrenski.

Fără ajutorul multor oameni anonimi sau al celor câţiva pe care i-am nominalizat, prima expediţie românească cu o plută pe mare n-ar fi avut loc.

AUTORUL

CAPITOLUL I

VÂNT BUN LA PUPA!

27 August 1978. Mă trezesc pe la patru dimineaţa, de îndată ce mijesc zorile. Am dormit, deci, nici două ore.

De fapt n-a fost un somn, ci, mai degrabă, o cădere într-o stare de semiinconștienţă, vecină cu leșinul, cauzată de efortul imens depus în ultimele 24 de ore. Îmi simt trupul zdrobit, de parcă peste el ar fi trecut un tanc. Mă ridic, buimac, din pat și-n aceeași clipă mă pomenesc cu o lovitură năprasnică în creștetul capului. De-abia după ce-mi revin mă dumiresc: am dat cu capul în tavanul scund al cabinei; am uitat că nu m-am culcat, ca de obicei, în camera de la hotel, ci pe plută.

Cu o zi înainte și mai toată noaptea care a urmat, până după ora 2, am muncit cu toţii, pe rupte. Am cărat la bord, în cea mai mare viteză, echipamentul, alimentele și o mie și unu de obiecte mai mari sau mai mici care formează calabalâcul eterogen al unei ambarcaţiuni. colacii și centurile de salvare, 64 de marmite – împrumutate de la armată și care să ne asigure un stoc de peste 750 litri de apă potabilă, două butelii și un reșou de aragaz, cratiţe, oale și tacâmuri, șase foi de cort, șase saci de dormit, șase lăzi cu cele mai diferite scule, busole, ba rometru, vitezometru, cronometru, un aparat de radio emisie-recepţie, cărţi și hărţi de navigaţie, vâsle, răngi, o barcă pneumatică, un aparat de scafandru autonom, apoi cizme de cauciuc, costume de schi matlasate – destinate celor ce vor sta noaptea de cart –, saltele pneumatice, prelate, lăzi cu apă minerală, colaci cu frânghii; cât despre alimente, ele sunt ambalate în saci de polietilenă, în lăzi, în recipienţi de plastic – zeci și zeci de colete mai mari sau mai mici, al căror număr sau conţinut nici că-l mai știu.

Vă daţi seama cum arată o plută încărcată, gata să pornească pe mare? Toată încărcătura ei zace claie peste grămadă, pe întreaga punte și în cabină, într-o haraba bură indescriptibilă. Tot acest munte de catrafuse l-am cărat pe plută, o zi şi-o noapte, de la căpitănia portului, unde depozitam bagajele noastre, pe măsură ce le adu ce-am la Sulina. Ca să deplasăm mai ușor toată această cantitate de lăzi, colete, pachete și saci, pe distanţa de un kilometru, cât desparte căpitănia de cheiul unde este acum ancorată pluta – și de unde urma să se dea startul expediţiei noastre – ne-am folosit de un cărucior împrumutat de la poșta din localitate (dintr-acelea cu care se transportă prin gări coletele sosite cu trenurile). Alt mijloc de transport mai eficient n-am aflat în Sulina pentru simplul fapt că aici nu există decât trei mașini – cea a pompierilor, o autostropitoare a primăriei și… un taximetru. Este o ciudăţenie a acestei așezări ruptă, pe us cât, de restul ţării și unde automobilele n-au cum să ajungă; și chiar dacă ar ajunge, ele ar fi de nefolosit în acest orășel a cărui stradă principală se derulează pe malul Dunării doar pe vreo trei kilometri și ceva. Așa că totul aici se transportă pe apă – cu bărci mai mari sau mai mici

propulsate de vâsle sau de un motoraș ori de șalupe.

Cu acel cărucior, oferit cu amabilitate de dirigintele poștei, încărcat ochi, am defilat o zi şi-o noapte pe strada mare a Sulinei stârnind curiozitatea localnicilor și a tu rișților. Pentru că, orice s-ar zice, căruţul albastru al poș tei, împins de niște bărboși arși de soare, îmbrăcaţi în pantaloni scurţi, încărcat cu cele mai diferite obiecte, nu era ceva de trecut cu vederea în prealiniștita și tihnita

Sulina, unde doar sosirea și plecarea navelor de pasageri sunt evenimente deosebite. Așa că văzând încotro cărăm atâta calabalâc, oamenii au descoperit pluta. Mai întâi puștimea, apoi oameni în toată firea au început să forfotească pe locul unde ambarcaţiunea noastră era trasă la chei.

Unii priveau impasibili, alţii fotografiau, mulţi intrau în vorbă cu noi; dar erau și din cei care puneau mâna să ajute la îmbarcarea lucrurilor pe care căruciorul poștal le aducea fără încetare.

Când am descoperit, spre disperarea noastră, că aparatul de radio emisie-recepţie, pe care îl primisem în preziua plecării pe mare, nu funcţionează s-a găsit printre zecile de privitori și un specialist în radiofonie; așa ne-am făcut un nou prieten, pe profesorul *Gabriel Târâlă,* conducătorul cercului de radioamatori de la Casa pionierilor din Bârlad, el însuși un pasionat mânuitor al emiţătoare lor pe unde scurte; s-a apucat, cu ambiţie, să-l repare.

Era cu soţia și feciorul în concediu prin Delta Dunării și trecând prin Sulina a dat cu ochii de plută. Și n-a mai plecat – a ţinut să ne conducă chiar la ieșirea noastră pe mare. Până la urmă ne ajută, într-un fel, grănicerii din Sulina: prin postul lor de radio transmit mesajul nostru unităţi de marină din Mangalia care ne-a trimis apara tul defect, desigur, dintr-o eroare regretabilă; s-ar fi putut, de altfel, ca aparatul să se fi defectat și pe drum. Tot prin radio primim soluţia: când vom ajunge în dreptul

Mangaliei, în ruta noastră spre Istanbul, o vedetă a pa zei de coastă ne va aștepta în larg și ne va aduce la bord un aparat de radio în perfectă stare de funcţionare, ba chiar mai puternic decât cel de la noi. Așa că ne liniștim cu toţii în această privinţă, în afară de profesorul Târâlă care nu se lasă păgubaș – vrea neapărat să pună radioemiţătorul în funcţiune.

Ultima zi de dinaintea plecării ne-a stors de puteri nu numai pentru cât am muncit la încărcarea plutei, ci și pentru că ne-am culcat foarte târziu. Și iată de ce. Când tocmai începusem să cărăm alimentele la bord, un alt prieten al nostru de la Sulina, pe atunci medicul portului, dr. *Ștefan Stănescu,* ne-a năucit cu o întrebare:

— Și cum o să faceţi pe mare când o să aveţi nevoie de alimente pentru pregătirea mesei, de trei ori pe zi? Desfaceţi, de fiecare dată, lada cu conserve de carne, apoi cea cu paste făinoase, după aceea sacul în care ţineţi sarea, apoi lada cu zahăr, cea cu desert și așa mai departe? Păi, toată ziua, întregul echipaj nu o să facă altceva decât să deschidă lăzi, saci, pachete, apoi să le „închidă la loc, să le stivuiască iarăși – să facă un fel de muncă a lui Sisif. Explicaţi-mi, vă rog, cum o să jonglaţi cu atâtea lăzi pe ploaie și pe furtună, când tot ce nu-i bine amarat zboară peste bord?

Am rămas, cu toţii, fără grai, privindu-l pierduţi pe doctorul Stănescu. La toate

ne gândisem, multe probleme mărunte sau esenţiale pentru mica noastră navă rezolvasem, dar chestia asta cu alimentele ne-a pus capac. Nimeni nu se gândise la ipostaza înfăţişată de medic, bun cunoscător al mării. Aveam toate alimentele bine ambalate și nici nu ne mai gândisem la ele, până în momentul urcării lor pe bord – și treaba aceasta o lăsasem pentru ultima zi. Dar nimeni dintre noi nu-și imaginase dinainte că nu se poate cotrobăi veșnic în zeci de colete ca să pregătești micile porţii de hrană, cotidiene. În cărţile de memorii ale altor expediţionari cu pluta nu am găsit referiri și amănunte precise în legătură cu felul în care au fost împachetate proviziile de hrană.

Așa s-a dus ultima noastră noapte, tocmai aceea în care aveam de gând să dormim bine, să ne culcăm devreme, de cu seară, pentru ca în clipa startului să arătăm bine, mai ales că Televiziunea română ne anunţase că avea să vină să filmeze plecarea noastră pe mare.

Așadar, fără să crâcnim, ne-am pus cu disperare pe treabă, după ce am chibzuit bine. Cabinetul doctorului Stănescu, devenit un fel de atelier de preambalare a alimentelor noastre, arăta ca un mare magazin bine asortat. Toate coletele au fost desfăcute. În saci mari din polietilenă groasă am împachetat mâncarea în așa fel, încât, atunci când îi vom desface, fiecare să ne ofere hrană diversificată pentru patru zile. Înainte de a închide fie care sac, puneam înăuntru o punguliţă cu silicagel[1], care să absoarbă toată umezeala care ar fi putut dăuna alimentelor; și-apoi Suhanek, cu fierul de călcat al doctorului, suda perfect gura sacului…

La toate acestea mă gândesc în zorii acestei zile frumoase de sfârşit de august când iată, în sfârșit, vom ieși în larg.

Ies încet din cabină să nu-i trezesc și pe ceilalţi și îmi rotesc privirea peste punte: Dumnezeule, câtă harababură este în jur! îmi amintesc cum toţi navigatorii cu pluta scriau în amintirile lor despre acest moment deprimant de dinaintea plecării, când totul la bord este în cea mai mare dezordine. N-am înţeles niciodată, când citeam cărţi despre expediţii asemănătoare, de ce o plută trebuie să ia startul cu tot ce era pe punte și în cabină vraiște. De-abia acum pricep: când trebuie să îmbarci atâtea lucruri în graba mare și să le așezi doar pe cinci-șase metri pătraţi e imposibil să găsești, dintr-odată, locul cel mai potrivit pentru fiecare lucru în parte. Privesc aiurit în jur, îmi frec cucuiul din creștet și oftez la gândul că va trebui să luăm, din nou „la mână" tot bagajul și să-l rostuim mai acătării.

Din cabină aud întâi o bubuitură zdravănă, apoi încă una, un strigăt de durere și urechile îmi recepţionează o înjurătură. Semn că alţi doi ortaci au luat cabina în cap.

Multe cucuie aveam să ne facem până ne-am obișnuit cu tavanul cel scund al cabinei noastre! Foaia de cort – care servește drept ușă adăpostului în care dormim – se dă deoparte și pe punte ies, buimaci de somn, sau de ne somn, frecându-și

---

[1] silicagel — produs obținut prin deshidratarea gelului de bioxid de siliciu în anumite condiții, întrebuințat ca absorbant.

creștetele, Ladistau Aradits și Emil Braharu. După care iar auzim în cabină o bubuitură, nu va iet și pe punte apare cel mai înalt dintre noi, Emeric Suhanek. Noi, ceilalţi, râdem de mutra lui în timp ce alte două bubuieli în tavanul cabinei anunţă că ultimii doi coechipieri Victor Molocea și Gerö Szekeres au făcut copăcel din sacul de dormit.

— Oleacă de ordine trebuie să facem, cât de cât, înainte de plecare, propune Emeric.

Și ne apucăm să aranjăm, cât mai decent, grămezile de pachete, baloturi, saci, cutii și lăzi pe care le-am că rat cu o zi şi-o noapte în urmă. Cam vreo oră ne ia ionizarea apei de băut și aranjarea sub punte a marmitelor în care am depozitat-o. Ionizarea apei trebuie musai făcută, pentru ca ea să reziste cât mai mult pe mare, să nu-și deterioreze calităţile ei potabile. Ca de obicei, treaba o facem cu toţii, „în lanţ”. Unul înșfacă o marmită din stiva de pe punte și îi desface capacul după care o plasează lui Emeric. Acesta are lângă el reșoul de aragaz la care arde flacăra unui ochi. El ţine pe flacără, prinsă cu o pensetă, o monedă de argint până ce aceasta aproape se înroșește; apoi, cu o mișcare bruscă, întocmai ca un al chimist (mai ales că mutra-i cu barbă și mustaţă sugerează un personaj al laboratorului medieval), scufundă ba nul de argint în marmita cu apă. Se aude o sfârâitură și un fum albăstrui se ridică din recipientul cu lichid. În fiecare marmită moneda înroșită este scufundată de două ori. La impactul cu apa, argintul încins, degajă ionii ce conservă apa cea dulce fără de care niciun om nu poate trăi mai mult de trei-patru zile.

Când terminăm ionizarea apei de băut ne preparăm la bord micul dejun care constă dintr-o cafea mare (să ne mai înviorăm după nesomn), o omletă și ceai rusesc, fierbinte, cu multă zeamă de lămâie; ne ajută sucul citric să reducem febra musculară ce începe să ne răscolească dureros trupurile, chiar după o lună de trudă grea depusă la construcţia plutei. E pentru prima oară când gătim la bord și ne-am dat seama că mica noastră „bucătărie”, amplasată în lădoiul de lângă timonă, funcţionează de minune.

— Peste nicio oră vine remorcherul să ne tragă în larg, ne anunţă deodată Gerö, după ce se uită la ceas; el a aranjat cu căpitănia portului plecarea.

Nici n-apucăm bine să ne îmbrăcăm în costumele noastre albastre, „de gală”, și băgăm de seamă că pe chei s-a adunat lume multă; ca în orice orășel evenimentele sunt știute, dinainte, de toată lumea.

E duminică, zi în care oamenii sunt mai toţi pe-acasă, iar Sulina geme de turiști. O mulţime tot mai numeroasă se adună pe chei și cată, curioasă, la cei șase bărbaţi de pe ambarcaţiunea aceasta ciudată. Iată, apare și o unitate de pionieri, cu tobosar și trompet care suflă în goarnă cu toată puterea plămânilor, ceea ce atrage un nou val de lume. Gerö și Victor sar, precipitaţi, pe chei și dispar în mulţime. După niciun sfert de oră apar, gâfâind; Victor ţine în braţe un răţoi de toată frumuseţea.

— De-abia l-am prins, se pare că nu vrea să meargă cu noi pe mare, motivează Victor respiraţia lor agitată la culme.

Cu o seară înainte, cei doi cumpăraseră de la o bătrână răţoiul care avea să

devină mascota vie a echipajului. Mai toate expediţiile cu pluta de până acum au luat la bord cele o pasăre sau animal, în chip de port-bonheure; și desigur că noi, credem – nu credem în puterea de a ne apăra de rele a acestuia, nu putem încălca tradiţia. Mike John, comandantul de pe pluta *Nonpareil,* care a făcut prima expediţie din timpurile moderne cu o astfel de „navă" arhaică, în 1867, a luat drept mascotă… o găină. Echipajul de pe *Kon-Tiki,* celebra plută din lemn de balsa a lui Thor Heyerdahl adoptase un papagal. Formidabil navigator solitar Willis Williams, cel ce s-a avântat de trei ori, de unul singur, pe ocean, avea ca tovarăș de drum o pisică. Pe cele două *Ra,* plute construite din trestie, alintatele echipajului erau două maimuţe etc., etc.

Noi ne-am zis să luăm o mascotă mai obișnuită cu apa. „O gâscă"! a propus Victor. „E prea tentantă, poate ieși din ea o friptură de neuitat" îmi dau eu cu părerea, după care sunt străpuns cu privirea de Emeric, mare iubitor de animale. „Atunci să luăm o femeie drept mascotă!" lansează ideea Emil, rânjind de gluma sa, cu toată faţa umbrită de o splendidă șapcă de marinar primită în dar de la un proaspăt prieten, om al mării. „Luăm un răţoi, un bărbat!" a hotărât Gerö comandantul nostru. Și a pornit cu Victor să caute unul, să-l cumpere. Dar în piaţa din Sulina n-au aflat o asemenea orătanie. Noroc că au ochit într-o curte, unde stăpâna era o bătrânică, doi răţoi bătându-se aprig. Bătrâna de-abia s-a lăsat înduplecată să vândă unul.

Și iată-ne strânși toţi șase, lângă piciorul catargului.

Gerö ţine, strâns, în braţe pe reprezentantul masculin al anseriformelor, ordinul de păsări înotătoare pe care, noi românii, le gătim de obicei pe varză. Are loc botezul mascotei, întrucât fosta proprietăreasă a rămas perplexă, nu a putut răspunde nimic, când ortacii noștri, după ce i-au dat banii, au întrebat-o cum îl cheamă pe răţoi.

— Drepţi! Pentru botezul mascotei! comandă Gerö.

Emeric, cu un polonic plin cu apă din Dunăre stă gata să stropească răţoiul.

— Ce nume să-i dăm? întreabă Gerö.

Propunerile curg și de pe punte și de pe chei: Titus, Macedon, adică, Nautilus, Zmeu, Grivei, Simplon, Mac Mac, Hipocrate, Vasile.

Un val de aplauze se aude și cu toţii din echipaj strigăm, copilărește:

— Vasile să-l cheme!

Emeric toarnă peste proaspătul botezat apa din polonic.

După care, numitul Vasile este așezat, cu grijă, ca un bibelou de porţelan chinezesc, pe punte. Noul nostru or tac stă o clipă buimac, balansând uluit ciocul său lătăreţ, când la dreapta, când la stânga, de parcă ne-ar saluta pe noi, cei aliniaţi în faţa sa. Apoi, deodată, scoate un măcăit disperat și o ia la fugă peste punte; la marginea tribordului șovăie o clipă, dacă să sară sau nu, și se repede, ca din pușcă, spre babord.

— Puneţi mâna pe el că rămânem fără mascotă! răcnește Emil.

În clipa următoare șase găligani în toată firea se Reped după bietul Vasile. Acesta, măcăind ca o sirenă de pompieri, vrea să stabilească un record mondial

de fugă pentru specia sa. Îi face o fentă scurtă lui Emeric și acesta cade, cât e de lung, pe bușteni. Un alt viraj al lui Vasile și Emil de-abia evită o baie în Dunăre. Se vede că răţoiul nostru e un excelent alergător de viteză și are și o formidabilă eschivă de rugbist. Pe mal, veselie mare.

Cei șase de pe plută și răţoiul sunt aplaudaţi la scenă deschisă. Oferim un spectacol de zile mari. Ladistau se repede în cabină, dar, bineînţeles, uită de acoperișul ei prea scund așa că bubuie un cap în tavan; peste o clipă iese cu aparatul de filmat ca să imortalizeze toată nostimada de pe plută pe care niciun regizor n-ar fi imaginat-o.

După ce Vasile scoate un măcăit prelung se avântă peste babord și sare, strengărește, pe chei, în mulţime. E rândul oamenilor care ne priveau să se vânzolească.

Un bărbat cărunt, îmbrăcat în haine negre, de sărbătoare, sare agil pe punte, cu Vasile în braţe. Este nea Maxim, șeful pescarilor de la Mila 2, gazda noastră de până acum.

— Văd că în loc să plecaţi pe mare organizaţi curse de răţoi, ne ia peste picior starostele pescarilor, râzând cald și prietenos, cu ochii săi albaștri.

Prin mulţime îşi fac loc oficialităţile Sulinei – căpitanul portului, primarul, doctorul, comandantul grănicerilor, câţiva vameși. Noi ne precipităm, ne pregătim pașapoartele. Pe mal apar reporterii de la televiziune. Din amonte vine un remorcher, lansând semnale scurte de sirenă. Îl văd pe Emeric cum leagă cu o sfoară un picior al lui Vasile, pe care-l priponește apoi de catarg. Privesc mâinile lui Emeric cum leagă frânghia lui Vasile de catarg și în aceeași clipă simt cum se prăbușește peste mine greutatea momentului pe care aveam să-l trăim imediat.

Noi, aliniaţi pe punte, la piciorul catargului, asistăm la formalităţile de plecare. Șeful vameșilor ne întreabă, după obicei, dacă avem ceva de declarat la trecerea frontierei.

— Să ne vedem sănătoși și voioși, aiasta avem de declarat, zice hâtru și moldovenește Victor.

Comandantul grănicerilor, locotenent-colonelul *Mihai Amariei,* este un mai vechi prieten al nostru.

— Dragii mei, zice el, la viaţa mea multe corăbii am condus aici, la poarta mării și multor marinari le-am urat drum bun pe mări și oceane. De azi sunt ieșit la pensie.

Dar am ţinut ca ultima navă pe bordul căreia voi călca în viaţa mea de grănicer să fie pluta voastră. Eu am fost, în tinereţe, plutaș pe Bistriţa și știu, mai bine ca alţii, ce înseamnă să pleci pe mare cu o plută. Îmi iau rămas bun de la voi urându-vă să înfruntaţi cu bărbăţie valurile și nesfârșitul apelor, să fiţi tari în clipele grele și să nu uitaţi lucrul cel mai de neuitat: românul nu se dă bătut niciodată!

Cuvinte simple care ne picură tărie în oase și ne fac să ne simţim sensibili și puternici. Apoi, bătrânul hrăni cer ne îmbrăţișează pe rând, pe tăcute. Când m-a strâns în braţele sale puternice am avut senzaţia că însuși tatăl meu a făcut-o, acum, înainte de a pleca la drum nemaiîncercat, lung și greu.

Cheiul geme de lume. Privesc îndelung acești oameni pe care nu-i cunoaştem,

nu ne cunosc, dar au venit să ne conducă, să ne dea salutul lor de despărţire. De pe cheu se ridică spre cer glasuri de copii. Toată unitatea de pionieri cu cravatele lor roșii fluturând în vânt, cântă imnul naţional. Stau copiii aceștia aliniaţi ca o gardă de onoare.

În prora plutei apare un remorcher – *Albatros* scrie pe pupa sa.

— Ahoi, cei de pe plută! Mola[2] saula de remorcă!

Emil aruncă, cu îndemânare, spre remorcherul oprit lângă noi o frânghie cu o bandulă[3] de lemn la un capăt pe care un marinar de pe *Albatros* o prinde cu uşurinţa unui scamator. Eu mă reped la spargevalul din provă să derulez cablul de remorcă. Văd, lângă mine, cum o fetiţă de-o şchioapă ridică deasupra capului o sticlă de șampanie și rostește, roșie până-n vârful urechilor:

— Te botez *„Dacia-2050”* și să înfrunţi învingătoare marea!

După care puștoaica repede sticla spre spargevalul metalic lângă care mă aflu. Butelia verde nu nimerește spargevalul, se balansează de câteva ori în aer și rămâne agăţată de frânghia cu care este legată de verga velei mari.

— Asta aduce ghinion! aud o voce de pe punte și când întorc capul dau cu ochii de nea Maxim, mai marele pescarilor. El vorbise și văd pe faţa lui că, superstiţios, crede în ceea ce spune.

Sticla de șampanie este repezită din nou de fetiţa cea îmbujorată spre sparge valul plutei; o floare de spumă ţâșnește lângă faţa mea și în gură simt gustul licorii care se desface la ocazii mari. Oamenii de pe cheu ovaţionează, pionierii cântă acum „Trăiască România, trăiască Tricolorul” în timp ce Victor ridică încet la catarg și Emil la pupa câte un pavilion roșu-galben-albastru.

După câteva minute, după ce strângem mâinile primarului, căpitanului de port, grănicerilor, vameșilor, iată că rămânem singuri pe plută. Remorcherul dă glas din şi renă și marinarul de la timonă ne face semn să fim gata de plecare. Desfacem parâmele ce ţin pluta lângă cheu.

Emil pune sirena în funcţiune – semn că suntem pregătiţi de marș – și remorcherul o ia din loc trăgându-ne după el.

În sfârșit, pornim. Suntem fotografiaţi și filmaţi. Lungul cheu al Sulinei este o fluturare uriașă de batistă, braţe și eșarfe. Pe punte au fost aruncate nenumărate flori.

Pe mile întregi cât se întinde canalul, din oraș până la ieșirea în mare, Sulina îşi ia adio de la noi. (Nici nu bănuiam că nu vom mai revedea Sulina!). Nave românești și străine salută cu sirenele – întregul port știe de plecarea noastră, nu-mi dau seama cum; marinarii, pe punţi, duc mâna la chipiu; pescarii de pe Dunăre se ridică în picioare și se înclină, în bărcile lor; o vedetă grănicerească, cu care ne

---

[2] mola — comandă marinărească având sensul de „lasă" sau „aruncă".

[3] bandulă — piesă de lemn în formă de pară, legată de o frânghie subțire și care ajută la aruncarea, de la bordul unei nave la cheu sau de pe o navă pe alta, a parâmelor grele.

încrucișăm, coboară, în semn de omagiu, de trei ori pavilionul; de pe cargoul englezesc „Maryland", căpitanul, de pe duneta[4] de comandă, ridică mâna dreaptă spre cer, cu două degete în sus, în formă de „V" – aceasta în limbajul marinarilor și aviatorilor înseamnă urare de victorie; de pe imensa dragă[5] *Marea Neagră,* cea care mereu sapă în bara de nisip și întreţine șenalul[6] din faţa intrării Canalului Sulina, semnalizatorul agită de zor steguleţele colorate ale codului internaţional marin; crede că noi înţelegem urările lui. Nici marinărie nu știm, dar mi-te codul de semnalizări! Răspundem învârtind manivela sirenei de mână de lângă timonă, care-și trimite peste întinderi strigătul ei metalic.

Orice despărţire emoţionează, dar când sute și sute de oameni necunoscuţi te salută ca pe un vechi prieten, desigur, tensiunea clipei crește. Emeric s-a cățărat pe catarg și de acolo, din gabie, răspunde la salutul celor de pe navele cu care ne întâlnim. Pe remorcherul din faţă s-au urcat reporterii și operatorii de la televiziune și câţiva prieteni – dr. Stănescu, prof. Târâlă, nea Maxim; Suzana, soţia lui Ladislău. Tocmai suntem în dreptul cherhanalei unde ne-am construit pluta; de pe mal pescarii, prietenii noștri, strigă, cu mâinile pâlnie la gură, urarea marinarilor „Vânt bun la pupa!". Emil le răspunde cu sirena, iar noi fluturăm îndelung mâinile.

Ajungem la capătul canalului, acolo unde digurile sale intră adânc în mare. Dintr-odată simţim răsuflarea mării – o rafală de vânt teribilă zguduie pluta. Sus, pe catarg, bărbosul de Emeric bombăne ceva. Dincolo de bara de nisip, marea verde e răscolită, până-n orizont, de valuri mari ce aleargă grăbite, unele după altele, spre nord-est.

— Se pare că marinarul de pe cheu a cam avut dreptate. Pe mare e ceva furtună, îi zic lui Gerö.

— Partea proastă e că avem vântul în faţă, răspunde el îngrijorat.

Trecem acum peste teribila bară de nisip, spaima corăbiilor de altădată. Până aici apele sunt galbene, tulburi, iar dincolo de pragul de nisip sunt ca smaraldul.

De cum depășim bara de nisip marca ne izbește ca valuri puternice, rele. Căutăm cu îngrijorare la sforicelele legate de straiuri, care indică în orice moment direcţia vântului: ele flutură spre nord, avem adică vânt potrivnic direcţiei noastre de mers. Și în timp ce *Albatros* ne trage mai departe spre larg noi ţinem primul sfat. Ne adunăm lângă timonă și, bineînţeles, discutăm despre vântul neprielnic.

— Am pornit spre sud, într-acolo vom merge – hotărăște Gerö. Poate se schimbă vântul. Mi se pare că s-a mai domolit. Uitaţi, și cerul se luminează. Vom

---

[4] *duneta* — parte mai înaltă la pupa unei nave (unde se află cabina căpitanului și a ofițerilor).

[5] *dragă* — navă cu mijloace proprii de propulsie sau remorcată, echipată cu instalații de săpat sub apă și cu instalații de scos și de transportat materialul scos prin săpare.

[6] *șenal* — șenal navigabil — fâșie de apă de-a lungul unui râu, canal sau lac, suficient de largă și adâncă pentru a asigura navigația la intrarea într-un port.

aștepta vânt spre sud.

— Dar dacă acest vânt spre nord ţine vreo zece-cincisprezece zile? întreabă Victor.

Bătaia motorului de pe *Albatros* se curmă brusc și în clipa următoare simţim cum viteza de înaintare a plutei scade simţitor. Remorcherul face un viraj și se întoarce cu tribordul spre noi. Un marinar de pe el ne face semne că dezleagă cablul de remorcare. Ne repezim în prora și începem să tragem odgonul de oţel care ne legase până acum de *Albatros;* cât îl rânduim pe punte, preţ de vreo zece minute, remorcherul manevrează sub vânt și vine cu greu, din cauza furtunii, în tribordul nostru. Din nou o altă despărţire de prietenii dragi care au ţinut să ne conducă până departe pe mare.

— Drum bun! ne urează doctorul Stănescu.

— Să-mi scrii din primul port și să ai grijă de tine! îi zice Suzana lui Ladistau.

Albatrosul ne salută cu un strigăt prelung de sirenă, noi îi răspundem la fel. Și din clipa aceasta rămânem, noi și pluta, singuri pe mare. De acum începe marea confruntare între noi șase și întinderea de apă. Suntem la vreo zece mile marine[7] în larg, căci pământul se vede în zare ca o dungă subţire; farul Sulinei, reper vertical, clipește pe ţărm la intervale regulate. În larg vântul parcă e mai potolit și valurile parcă nu mai bat atât de dușmănoase. Pluta, eliberată de legătura cu remorcherul, saltă pe apă nestingherită. Dansează elegant peste valuri, ridicându-se și coborând pe suprafaţa lor, ușoară ca un fulg. E spre amurg, am mers câteva ore bune, deși n-am parcurs o prea mare distanţă; dar remorcherul a înaintat foarte greu împotriva furtunii, a vântului și-a valurilor.

Fiind cu totul stăpâni, acum, pe pluta noastră, iată, încercăm prima ridicare a pânzelor. Întindem focul[8] și randa[9] și deodată ambarcaţiunea cabrează și se pune cu prora în vânt, răsucindu-se spre nord. Încercăm o voltă, dar nu reușim. Masivă, încărcată bine, pluta nu se lasă manevrată. Din nou încercăm o voltă și, prinzând vântul la tribord, începem să înaintăm sud-est, spre larg. Dar, încet, încet, vântul ne împinge spre nord. Nu putem înainta spre sud în volte; adevărul este că suntem foarte obosiţi, ultimele 24 de ore de supraefort îşi spun cuvântul: nu putem executa manevra velelor cu mare rapiditate, cum ar trebui. Așa că hotărâm să aruncăm ancora, să ne odihnim o noapte și să punem orânduială la bord. Se stabilesc carturile de noapte. De veghe vor sta câte doi, în permanenţă. Eu cad, la tragerea sorţilor, să fiu camarad de cart cu Victor. (Cu el mi-am făcut veghea, când ne venea rândul, cincisprezece zile și cincisprezece nopţi, până la prima acostare). În această primă noapte pe mare noi doi vom fi în cart între orele 24 – 4. După ce

---

[7] *mila marină* — unitate de măsură pentru distanță, folosită în navigația maritimă, egală cu 1 851,85 metri.

[8] *foc* — velă triunghiulară de manevră, aflată înspre proră.

[9] *randă* — pânză trapezoidală aflată înspre pupa.

facem puţină ordine în cabină și pe punte luăm cina – câteva conserve de scrumbie și fructe proaspete cumpărate de la Sulina.

Punem pe aragaz o oală cu ceai pe care-l bem fierbinte, cu nesaţ. Și ne pregătim de înnoptare. Soarele abia a scăpătat, aruncându-se în mare, dincolo de orizont. Marca e o pictură ireală. La apus, în dreptul locului unde s-a înecat soarele, o luxuriantă risipă de culori. Deasupra, un cer de culoarea indigoului. (Nu știam ce semn rău este, căci peste câteva ore furtuna avea să se înteţească). Ne băgăm în sacii de dormit, daţi nouă cu împrumut de vânătorii de munte. Într-un asemenea sac un om poate dor mi excelent – intri în el, tragi fermoarul până la gât.

apoi îţi pui gluga pe cap și peste câteva momente tot trupul ţi-este invadat de căldură. E confecţionat, pe dina fără, dintr-o ţesătură de relon impermeabilă, iar pe dinăuntru este căptușit cu molton; între cele două ţesături sacul este matlasat cu puf de gâscă.

Suntem zdrobiţi de oboseală și toropiţi de emoţia plecării, iar somnul vine repede; dar e greu să adormi în timp ce pluta face salturi de câţiva metri pe verticală și pârâie din toate încheieturile de parcă ai senzaţia că se desface în clipa următoare. Pluta ne leagănă continuu și pe ușa cabinei vedem valurile fugărindu-se. Nici nu băgăm de seamă că vântul „cade" și o neliniște nefirească se lasă peste ape. Adormim cu ochii la marea cea minunată și dorită atâta vreme de noi, îmbătaţi de aerul cu miros de alge și sărat, dar și de măreţia și frumuseţea ei la vremea când peste ape se lasă noaptea.

Sar drept în picioare, buimac – o lovitură îngrozitoare îmi luminează creierul somnolent cu o jerbă de stele verzi. Aud prin întuneric alte trei bubuituri în tava nul cabinei. Cu lanternele în mâini – mereu când ne culcăm le punem la îndemână – ne repezim pe punte. Postul de la timonă este luminat de un mic bec alimentat de acumulatorul fixat sub punte. Și-l văd pe Ladistau cum învârte înnebunit de minerul sirenei de mână, iar Emil manevrează, febril, roata cârmei. Pluta dansează dezlănţuită. Marea aruncă spre noi valuri mari, dese, înspumate.

— Ne ciocnim! îi aud prin vuietul furtunii și urletul sirenei pe Ladistau, care arată spre tribord.

De-abia acum înţeleg de cel el învârte furios de mânerul sirenei. Eu credeam în prima clipă că visez. Drept spre noi venea, implacabilă, uriașă o navă. E înnebunitor de aproape. Îi văd luminile, suprastructurile, ba chiar și ancorele atârnând de lanţuri în nările[10] de la proră. Nu cred că mi-e frică, dar o senzaţie de încordare nervoasă de nedescris îmi dă, o clipă, un fel de leșin prin trup, iar în gură simt gust amar, de cocleală.

— Aprinde gârofarul! strigă Emil de la timonă.

În vârful catargului, în afară de o lumină albă de poziţie, mai este de montat un girofar, exact unul dintr-acelea de care au mașinile miliţiei. Victor face contactul și

---

[10] *nară* — piesă de fontă sau oțel fixată pe puntea sau pe bordajul unei nave, prin care lanțul iese în afara bordului.

de sus o rază galbenă, mătură prin văzduhul întunecat.

Dar nava aceea vine ucigătoare, drept spre noi, din noaptea cea neagră și plină de furtună. „Nu cumva cei de la postul de comandă joacă șeptic și vaporul e dirijat de pilotul automat?" îmi trece prin minte căci, se pare, nimeni de pe bordul vasului de-alături nu ne vede.

— Dar ce dracu ăștia n-au radar? îl aud lângă mine pe Emeric.

Iată, masa aceea neagră, străpunsă de luminile bordului, a ajuns lângă noi; aud prin noapte motoarele ambalate la maximum. Și așteptăm de-acum ciocnirea. Vedem cele zece mii de tone ale navei trecând peste pluta noastră care avea o greutate de o mie de ori mai mică; și ne închipuiam acest groaznic impact amplificat de forţele nebune ale furtunii. Ne și vedem zbătându-ne în apa neagră a mării și la gândul acesta încep să trag cu ochiul la un colac de salvare prins de frânghia groasă ce înconjoară, ca o balustradă, puntea noastră.

— Treci careva la cablul ancorei și taie-l cu toporul, vântul ne aruncă din calea navei, aud glasul lui Emil.

Uit de colacul de salvare. Văd lângă mine securea grea de butinar[11], o înșfac de coadă și mă reped spre proră. De-abia acum văd cât de tare se zbuciumă pluta sub izbirile valurilor ce se năpustesc fără odihnă spre noi. Cu stânga mă încleștez de frânghia-balustradă, un val de apă mă scaldă de sus până jos și mă face să închid ochii; strâng toporul în dreapta și-l simt că flutură ca o cârpă sub rafelele furtunii. De-abia înaintez pe bușteni ce clocotesc în apa și spuma mării care-mi vin până la genunchi. E greu să mergi pe butucii alunecoși, scăldaţi de valuri la fiecare câteva secunde; pășesc exact ca un echilibrist pe sârmă – înaintez pas cu pas crispat și mă aștept ca, mereu, în clipa următoare să mă mături un val. Sirena noastră urlă disperată, girofarul clipește galben și unul din echipaj face, la tribord, semnale cu o lanternă. Pe creasta înspumată a unui val văd nava cum se năpustește spre noi. Mi se pare că dacă întind mâna i-aș putea atinge etrava[12].

— *Novaci,* citesc cu glas tare numele vasului care vrea să ne zdrobească. Un nume drag mie, este cel al unei străvechi așezări de păstori din Oltenia de sub munte, ce dăinuie încă de pe vremea lui Litovoi-Voevod[13], de unde primesc în fiecare an poftire să merg acolo și să prăznuiesc cu natul locului „Ziua oierilor", nedeie a mocanilor de sub Parângul gorjan.

---

[11] *butinar* — muncitor forestier.

[12] *etravă* — element de rezistență care închide corpul unei nave la extremitatea prorei și cu care nava își deschide drumul prin apă.

[13] *Litovoi* — voievod român al țării Litua (cea 1277) care se întindea pe ambele versante ale Carpaților, cu centrul în depresiunea Târgu-Jiu, mergând la apus până în depresiunea Tismanei, iar spre răsărit până la Olt; acest voievod este menționat prima oară în anul 1279. Litovoi, aflat în conflict cu regele Ungariei Ladislau IV Cumanul pentru unele teritorii, a fost înfrânt și ucis.

Dacă *Novaci* izbește acum pluta și o desface bucăţi-bucăţele o să mă trezesc în apa neagră a mării fără nici mă car să mai apuc colacul de salvare lângă care am stat mai înainte. Și nici măcar nu știu să înot ca lumea! Oare o să pot să mă menţin deasupra apei măcar o jumătate de oră?

Peste strigătul sirenei, printre gemetele mării dezlănţuite, peste urletul vântului în greement[14], peste trosnetele buștenilor de sub mine, prin asurzitorul zgomot al valuri lor ce se zdrobesc de plută, peste tot acest torent de tensiune, imagini și sunete care pot înmuia oasele și celui mai tare om, aud un strigăt:

— Nu tăia cablul ancorei!

Privesc instinctiv spre nava care se înalţă cât un munte lângă noi. Della bordul ei ni se fac, cu o lanternă mare, semnele luminoase, în codul marinăresc. Și ţâșneşte din sirena mare de pe *Novaci* un șir de sunete scurte, omenești parcă, liniștitoare.

Și *Novaci* ne-a ocrotit de ciocnire. Ne-a dat de știre cu ochiul lanternei și cu glasul sirenei că ne-a văzut, ambalează motoarele și ne ocolește.

*

Peste o jumătate de oră este miezul nopţii și împreună cu Victor încep primul meu cart.

— Ehei, dumneaei ne ia tare de la început, zice Emil și văd cum râde în barbă.

Apoi și ceilalţi arborează pe feţe un fel de zâmbet. E mai mult un rânjet – după atâta crispare. Mi-a pierit, nu-mi pot explica de ce, orice frică de mare sau mai degrabă a dispărut orice ascendent moral pe care ea îl avea asupra mea; nu mă mai impresionează imensitatea apelor sau furtuna care se înteţește.

CAPITOLUL II

CHEMAREA MĂRII

De patru zile și tot atâtea nopţi ne învârtim pe ape.

Cred că dacă cineva ne-ar urmări cu atenţie n-ar pricepe nimic. De peste 80 de ore alergăm precum o suveică într-un război de ţesut – când încolo, când încoace. Mai bine spus navigăm cum ne aruncă vântul. Se pare că Marea Neagră vrea să-și menţină, faţă de noi, primul său nume pe care i l-au dat grecii din antichitate: *Pontus Axeinos* – Marea Inospitalieră. E adevărat că, mult mai târziu, după ce elenii au ridicat cetăţi înfloritoare pe ţărmurile Pontului Axeinos, prin care făceau un comerţ intens cu tracii, geto-dacii și alte popoare de prin aceste locuri, ei au

---

[14] *greement* — ansamblu format din arborii (catargele), velele și parâmele unei nave sau ale unei ambarcațiuni cu pânze.

rebotezat marea cu un alt nume: *Pontus Euxinos* – Marea Ospitalieră. Noi, deocamdată, n-avem motive să-i lăudăm ospitalitatea: e turbată, rea cum nu se mai poate. Am dorit-o atât de mult și ea îşi bate acum joc de noi!

Dar cred că e vremea să explic ce căutăm șase bărbaţi călărind pe zece bușteni de brad, pe marea răscolită de furtună.

Sunt fel de fel de pasiuni care încleștează, adeseori, pentru toată viaţa, inimile și minţile oamenilor. Unii călătoresc peste continente cu automobile, cu bicicleta sau per pedes, alţii strâng timbre, preferă cărţile de joc sau colecţionează ilustrate, monede, cutii de chibrituri; unii-s nelipsiţi de la meciurile de fotbal ori, neștiuţi de nimeni, fac yoga; alţii conversează cu restul lumii cu ajutorul aparatelor de radio pe unde scurte, construiesc machete de vapoare și avioane ori baloane și deltaplane[15] cu care zboară; sunt și din cei care cresc păsări sau câini ori cultivă cactuși, după cum unii îşi petrec vremea făcând acasă bricolaj[16]? ori plimbându-se pe râuri și lacuri cu bărci sau se urcă pe o plută și se avântă pe mare sau ocean – așa cum am făcut și eu într-o bună zi.

A naviga cu o plută pe o mare turbată este o treabă destul de trăsnită și numai un trăsnit ca mine – îmi spune-au amicii – a putut să se urce pe câţiva butuci din brad și să pornească peste ape. Să nu credeţi că sunt un snob sau un extravagant. Ca să fiu sincer, viaţa mea, cât am trăit-o, n-a fost deloc liniștită, ba aș spune că este binișor zbuciumată datorită meseriei pe care o practic. Iată, se împlinesc treizeci și patru de ani de când sunt ziarist. Când au trecut oare? Nici n-am prea avut răgaz să bag de seamă cum îmbătrânesc căci profesia de gazetar înseamnă o veșnică alergătură, pentru cine vrea s-o facă așa cum trebuie.

Când am plecat peste întinderile de ape, cu o plută firavă, construită de mâna noastră, toţi cei șase care alcătuiam echipajul, eram într-un fel de dilemă: „plecăm acum ori niciodată!" Era spre toamnă, când pe Marea Neagră nu se mai face nicicum navigaţie cu pânze, căci e vremea când vânturile încep să turbeze. Membrii echipajului nici nu se cunoșteau prea bine între ei. Ne unea, însă, ceva greu de definit – mirajul mării sau poate dorinţa de cunoaştere ori poate acea superbă dragoste de călătorie, pe care o au mulţi oameni, din fericire, și care le conferă o superioritate imensă, de spirit și fizic, asupra acelui *homo staticus,* omul înţepenit în casă, anchilozat de pasivitate.

Doar câteva zeci de oameni, mai precis 59, s-au aruncat peste mări și oceane ambarcaţi pe o plută[17]. Ca să respect adevărul trebuie să mărturisesc că au fost

---

[15] *deltaplan* — aripă în formă de triunghi cu care un om poate zbura, folosind curenții ascensionali de aer, întocmai ca planorul.

[16] *bricolaj* — (de la cuvântul franțuzesc *bricoler)* efectuarea unor lucrări, dintre cele mai diferite, de construcție și reparație în micul univers al gospodăriei.

[17] Voi prezenta la sfârșitul volumului un tablou cronologic al expedițiilor cu pluta întreprinse pe Oceanul Planetar.

totuși cinci oameni, dintre acei 59, care *au repetat* gestul de mare curaj de a porni pe ape cu pluta – deși furtunile i-au zdrobit, marea a vrut să-i răpună și să le dovedească nimicnicia; dar ei, deși au cunoscut înfrângeri, greutăţi inimaginabile, disperarea, frica de moarte, clipe și zile cumplite n-au pregetat să pornească și a doua oară pe mare ca să dovedească un lucru minunat: că omul, această fiinţă firavă, este mai puternic decât zeii adâncurilor, uraganele apelor, vânturile dezlănţuite și teama de a pieri. Acești bărbaţi între bărbaţi sunt: *Ulisse,* cel care, după cum ne transmite Homer peste veacuri, ar fi fost primul om care a navigat pe mare cu o plută; apoi *Willis William* care la 60 de ani (!) a străbătut *solitar,* pe o plută din lemn de balsa[18], 6 700 de mile marine între Callao[19] și Pago Pago[20] și care, cu zece ani mai târziu, a navigat, din nou *de unul singur,* din insulele Samoa până în Australia pe o plută din cilindri de oţel. După aceea, este celebrul *Thor Heyerdhal,* norvegianul neînfrânt, vikingul modern, părintele expediţiilor Kon Tiki, Ra I și Ra II care s-a îmbarcat *de trei ori. Eric Bisschop* a mers din Tahiti[21] spre Chile, în 1956, pe o plută din bambus, cale de 4.000 de mile, pentru ca doi ani mai târziu, cu o plută din lemn de chiparos, tot el să parcurgă alte 6.000 de mile peste întinderile Pacificului. *Rene Lescombe, o* altă figură extraordinară a navigaţiei cu pluta, a fost cel de-al treilea om care ca și Ulisse și William a avut curajul să străbată, în două rânduri, *de unul singur,* câte 3.000 de mile peste apele Oceanului Atlantic.

Echipajul nostru, alcătuit din „șase nebuni" – cum ni se spunea, adeseori, de mulţi dintre cei care știau ce aveam de gând să facem – s-a format aproape fără să ne dăm seama cum. Înainte de a pleca pe mare nu știam că cea mai importantă fază în pregătirea unei expediţii este constituirea echipajului. Dacă mulţi oameni de știinţă susţin că marea a fost leagănul vieţii pe pământ, ei bine, acum pot să afirm că tot ea este aceea care face suprema verificare a oamenilor – a bărbăţiei, curajului, omeniei, iubirii aproapelui cinstei. Ea, *Marea,* alege pe fricoși de lași, pe cei buni de cei răi. Marea și ale ei încercări decantează, pentru totdeauna, caracterele oamenilor care au avut de-a face cu ea. Un staroste de pescari de la Sulina îmi prezenta, odată, pe malul mării, într-un mod insolit, oamenii din brigada sa. „Uite, ăsta-i Vasile, unul care cântă mereu cât suntem pe ape, mai mare plăcere să pleci pe mare cu el. Acesta-i Grigore, om tăcut, când vorbește mai mult înjură, dar muncește cât trei. Nichifor îi ăsta: cincisprezece zile a rătăcit pe mare în furtuni, fără apă și merinde – a mâncat doar pește crud; cu un om ca el ești sigur că te

---

[18] *balsa* — arbore care crește în America Centrală și are un lemn foarte ușor.

[19] *Callao* — oraș în vestul Perului, port de pescuit la Oceanul Pacific.

[20] Pago Pago — oraș în Samoa americană, centrul administrativ al teritoriului aflat în centrul Oceanului Pacific.

[21] *Tahiti* — insulă vulcanică din Oceanul Pacific, cea mai importantă din arhipelagul Insulelor Societății (Polinezia Franceză).

întorci întotdeauna la ţărm. Gheorghe e alt soi de om: el rămâne la mal, ne pregătește mâncarea, are grijă de cabana și sculele noastre; nu iese pe mare, îi este frică de ea. O spun deschis, deși e aici de faţă – el nu se supără. Prâslea al nostru, iacătă-l, este Procopie: are rău de mare și de luni de zile se încăpăţânează să și-l învingă. Om vedea dacă îl va doborî marea ori dacă el o va birui…

Noi, cei șase cum am mai spus, nu ne-am cunoscut prea bine, înainte. Alte expediţii asemănătoare și-au for mat echipajele în fel și chip. Adeseori ele s-au constituit fie pe baza unor recomandări, în urma unor anunţuri publicate în presă sau pentru că cei care au preluat comanda îi cunoșteau pe ceilalţi, personal.

Trei dintre noi ne știam din timpul marșului cu pluta pe Dunăre – *Victor Molocea, Gerö Szekeres* și cu mine.

Gerö a fost conducătorul echipajului de zece oameni care au navigat pe Dunăre și pentru că era cel mai îndârjit”.

În ideea de a porni pe mare l-am considerat de la bun început și căpitan al expediţiei noastre. Născut într-o familie de unguri, undeva pe Mureș, el a absolvit faculta tea de construcţii civile din Iași și lucra la Institutul de proiectări și cercetări pentru construcţii din „capitala” Moldovei. Necăsătorit, 36 de ani. Făcuse sport de performanţă de tânăr: atletism – a fost chiar în lotul naţional de juniori – apoi rugbi, după care s-a apucat, cu pasiune, de atletism și turism montan. El a fost iniţiatorul unor expediţii cu pluta pe Bistriţa și Siret, apoi al celei, de anvergură, de pe Dunăre. Pentru călătoria de pe mare lui Gerö i-a revenit îndatorirea de a se pregăti ca navigator.

Victor Molocea, e un bărbat frumos, cu păr blond și ochi albaștri, mereu îmbrăcat „la șapte ace”. Muncește tot la același institut de cercetări și proiectări pentru construcţii, coleg de profesie și amic cu Gerö. Un om cu gândire profundă, (un profesionist excelent, el a fost cel care, în premieră pe ţară, a rezolvat ştiinţific problema folosirii în betoane a granulitului[22] existent în cantităţi imense în Moldova. Căsătorit cu o. Profesoară de limba engleză, tatăl unui băiat născut doar cu o lună înainte de plecarea sa în expediţie, și-a sărbătorit în plină mare în plinirea vârstei de 38 de ani. Cu trup subţire, dar călit în sporturi – handbal, alpinism, înot – Victor s-a dovedit a fi un om de nădejde în echipaj nu numai pentru că se pricepe la multe, dar mai ales pentru că are o intuiţie nemaipomenită în folosirea velelor, în guvernarea plutei cu atât mai de neexplicat cu cât nu făcuse niciodată iahting[23]. Adeseori glumeam: „Victore, la prima ta reîncarnare precis tu ai fost un pirat, pe-aici pe la gurile Dunării, unul dintre cei pomeniţi de Haşdeu”.

Iată acum și câteva date despre cel ce a scris paginile de faţă. Născut la București, gazetar din tinereţe, a făcut și el sporturi care i-au călit trupul – atletism, parașutism, planorism, zbor cu motor, judo. Vârsta – 45 de ani. Când s-a îmbarcat

---

[22] *granulit* — material granular artificial ușor, obținut prin arderea granulelor de argilă și folosit la prepararea betoanelor.

[23] *iahting* — sport al ambarcațiunilor cu vele.

îndeplinea funcţia de redactor principal la revista de turism „România pitorească".

Emil Braharu, și el iești, la cei 32 de ani ai săi este mezinul echipajului. A muncit de flăcăiandru pe șantierele hidrocentralelor de la Porţile de Fier, Lotru și Valea Iadului. Pe cartea sa de muncă stă scris că este lăcătuș-mecanic, dar știe toate meseriile, cum spuneam eu când l-am văzut la treabă – e sudor, scafandru, tâmplar, strungar, dar la ce naiba nu se pricepe? A fost marea descoperire a celorlalţi doi ieșeni, Victor și Gerö. Poţi discuta cu el despre toate câte sunt în lume – de la amibă[24], până la curentele moderne în filosofie. Citește enorm, a scris — pentru sine, zice el – poezie și proză. Și mereu face câte ceva, este un om-flacără, vreau să spun. Înainte de a veni în echipaj a construit la Iași… un elicopter. De ce? l-am întrebat. „Ca să văd cum e când zboară omul" — mi-a spus. „De ce vii cu noi pe mare?" – l-am chestionat într-o seară la Sulina. „Ca să văd cum e marea" a răspuns. Are la activ vreo trei invenţii și, desigur, că el a fost cel care a construit pluta – după proiectul lui Victor și Gerö și cu ajutorul nostru, al celorlalţi din echipaj. Emil a fost cea mai pitorească figură a echipajului, omul îndrăgit imediat de toţi cei care l-au cunoscut. Căsătorit cu o profesoară, tată a doua fetiţe, fire deschisă cum este, ne povestea zilnic, cu nostalgie, despre familia sa. Cu un trup zdravăn, ca de urs, cu o forţă fizică neobișnuită, el a fost omul căruia trebuie să-i mulţumim că pluta a fost construită și că apoi a rezistat atâtor furtuni care ne-au lovit, fără cruţare.

Pe *Ladistau Aradits,* noi „veteranii de pe Dunăre" l-am cunoscut întâia oară la Giurgiu, doi ani înainte de a pleca pe mare, în ziua când „pluta dunăreană" intra în port. Ca reporter la Televiziunea română venise, atunci, să realizeze un reportaj despre această primă expediţie cu pluta făcută pe marele fluviu al Europei și care reedita o veche practică de navigaţie din antichitate, cum vom vedea mai departe. Când i s-a propus să meargă cu noi pe mare n-a ezitat nicio clipă. E un om tăcut, fumează mult, prea mult și își exteriorizează greu gândurile și sentimentele. De-abia după ce l-am cunoscut foarte bine mi-am dat seama că e un prieten bun, dar și un trăsnit – într-o zi mi-a povestit cum a făcut, în urma unui pariu, turul României cu autostopul, având, două luni de zile, doar zece lei în buzunar. Ca să meargă cu noi pe mare, ca trimis al Televiziunii, a învăţat, în timp record, să mânuiască un aparat de filmat. Avea, la îmbarcare, 37 de ani și un organism tare, fiindcă și el a făcut sport – schi și judo.

Pe *Emeric Suhanek,* eu îl cunoșteam cu vreo doi-trei ani înainte. Fusese eroul unui reportaj scris pentru revista la care lucrez, intitulat „Suhanek născocitorul". Omul acesta – are 37 de ani – de meserie tehnician auto la o bază de transporturi a Combinatului minier din Valea Jiului, nu știe ce să mai iscodească doar pentru a avea o mie și una de preocupări cu care să-și umple viaţa. E un colecţionar multilateral: strânge „flori de mină", monezi străvechi, săbii de demult, fiare de călcat (are o colecţie de aproape 200, multe dintre ele vechi de sute de ani), timbre;

---

[24] *amibă* — protozor lipsit de membrană care se mișcă cu ajutorul pseudopodelor; trăiește în apă sau sol, ori ca parazit.

și-a făcut, cu mâna lui mobilier momârlănesc[25], a domesticit. Veveriţe, vulpi și iepuri sălbatici, a inventat o serie de aparate și dispozitive pentru salvarea accidentaţilor în munţi, căci trebuie spus că Emeric este și salvamontist[26], ceea ce relevă, fără alt comentariu, disponibilitatea lui de omenie. Este un foarte bun schior și alpinist.

În vremea de azi pluta a dispărut de pe apele românești. A rămas doar o amintire – și acesta a fost un alt motiv pentru care noi am construit una și am lansat-o la apă: oamenii să nu o uite, generaţiile tinere să vadă cum arată.

Sunt nenumărate izvoare istorice care arată că plutăritul era o îndeletnicire la mare cinste în ţara din jurul arcului carpatic.

La muzeul arheologic din Alba Iulia, cum se numește azi municipiul căruia romanii îi spuneau, acum 2000 de ani, Apullum se păstrează o sculptură în relief, dăltuită în marmură; a fost găsită pe locul unde ora colonia romană așezată aici după ocuparea Daciei de către armiile puternicului Imperiu al Romei. Este vorba de o placă cu dimensiunile de 45,5x28,5 cm, care redă un personaj stând în picioare, cu silueta puţin aplecată spre dreapta, purtând o pelerină lungă și având drept încălţăminte niște cizmuliţe ciudate, cu carâmbul răsfrânt. Bărbatul din sculptură poartă pe cap o cunună împletită din verdeaţă, iar în mâna stângă ţine un corn al abundenţei din care ies fructe și alte daruri ale ogorului; în mâna dreaptă divinitatea sculptată ţine un disc din care se revarsă, pe un altar aprins, diferite substanţe. În colţul de jos, din dreapta, al sculpturii, arheologii, care au cercetat cu mare interes și atenţie această relicvă străveche, au descoperit și reconstituit cu migală un personaj minuscul, sumar schiţat, care stă într-un fel de barcă ce plutește pe o apă. Studiindu-se cu mijloace moderne această sculptură și făcându-se comparaţie cu alte descoperiri arheologice s-a stabilit că acest personaj alegoric găsit la Alba Iulia era *Genius nautarum,* protectorul plutașilor de odinioară. Deoarece pe placă nu se află nicio inscripţie se pare că acest relief de marmură era zidit pe faţada unei clădiri din anticul Apullum unde își avea sediul „Asociaţia plutașilor” și a fost pus acolo ca un simbol protector al acestor navigatori.

Asemenea asociaţii profesionale fiinţau și în alte orașe ale Daciei romano, iar sediile lor erau numite „schola”. Tot la Alba Iulia s-a mai descoperit o inscripţie care transmite peste veacuri informaţii suplimentare despre plutașii acestei importante urbe din antichitatea daco-romană. Astfel, aflăm că în prima jumătate a secolului III e.n., sclavul Rufinus a ridicat în acest oraș un altar în cinstea lui *Publius Aelius Strenuus,* cavaler roman. După cum ne lămurește inscripţia mai sus pomenită, ce înșiră funcţiile pe care acest Stenuus le deţinea în cadrul vieţii administrative, economice și religioase a Daciei, iată, reiese că el a fost un personaj de seamă. Sclavul Rufinus ne scrie că stăpânul său era mare preot al altarului împărătesc din

---

[25] *momîrlan* — (în grai local) locuitor al satelor străvechi de sub munții Retezat și Parâng, dinspre Valea Jiului.

[26] *salvamontist* — membru al formațiilor de salvare montană din România — Salvamont.

Sarmizegetusa[27], augur[28] în alte două orașe, consilier comunal la Drobeta[29] și patron al colegiilor de ţesători și plutași. Din această inscripţie onorifică aflăm că plutașii din Apullum l-au ales pe Strenuus ca „patronus", adică un fel de protector al asociaţiei lor, denumită *Collegium nautarum.* Dar cu ce se îndeletniceau acești plutași în anticul Apullum? Ei erau cei care transportau, cu flotila lor de plute, pe apele Mureșului și ale Tisei, până în porturile dunărene, mari cantităţi de mărfuri pe care le achiziţiona Strenuus – acesta era și un mare neguţător — și erau revândute, mai apoi, în lumea romană sau greacă. Sarea din zona Ocna Mureșului, lâna oilor din Carpaţi, lemnul din bogatele păduri ale dacilor, ceara și mierea, blănuri de vânat. Strenuus avea birouri de achiziţie pentru astfel de mărfuri în toată Dacia; la Apullum avea sediul central condus de omul său de încredere, sclavul Rufinus. Navigatorii din Apullum nu aveau corăbii, căci apele puţin adânci ale Mureșului și Tisei ridicau probleme de navigaţie unor ambarcaţiuni cu pescaj mai mare; așa că ei foloseau plute formate din trunchiuri de copaci legate între ele, pe care îmbarcau mărfurile. În ea le-a lor spre Dunăre, plutașii trebuiau să acosteze în unele puncte de vamă și control – unul dintre acestea fiind, după dovezi arheologice, la Micia (Veţel). Lângă Deva. În această localitate s-a descoperit o statuie, cioplită în piatră, care reprezenta un proprietar de plute și bărci mai mari. De la Micia până la vărsarea Mureșului în Tisa plutașii navigau sub protecţia garnizoanelor romane înșiruite pe malul stâng al râului. Când ajungeau la confluenţa celor două mari râuri poposeau în localitatea *Partiscum* – Seghedinul de azi – ultimul punct vamal și militar al romanilor. De aici și până la vărsarea Tisei în Dunăre, plutașii treceau prin ţara *iazigilor*[30]*,* stăpânii de atunci ai câmpiei sudice a Panoniei, cărora le plăteau taxe vamale. Ajunși la Dunăre, plutașii reintrau în zona de protecţie romană. Pe ambele maluri alo marelui fluviu îi așteptau negustori care-și ziceau cu mândrie *Nautaie univerşi Danubii,* adică „Plutașii de pe întreaga Dunăre". Majoritatea mărfurilor dacice aduse cu plute erau transbordate pe corăbii de mare tonaj și porneau pe căi fluviale sau maritime spre puternicul imperiu al Romei ori erau

---

[27] *Sarmizegetusa* — au fost două așezări cu acest nume. S. Regia a fost capitala statului dac distrusă în urma celui de-al doilea război daco-roman (105—106 e.n.); Colonia Ulpia Traiana Aususta Dacica Sarmizegetusa a fost orașul ridicat de romani în 108—110 e.n. și devenit centrul politic, economic și religios al Daciei romane.

[28] *augur* — în antichitatea romană, preot, membru al unui colegiu special, despre care se credea că poate prevesti viitorul sau tălmăci voința zeilor după zborul și cântecul păsărilor sau după măruntaiele animalelor sacrificate.

[29] *Drobeta* — așezare dacică apoi oraș roman pe Dunăre (cu rang de municipiu sub Adrian și de colonie sub Septimiu Sever). Aici a fost construit de maistrul Apolodor din Damasc, la ordinul împăratului Traian, un mare pod peste Dunăre, între anii 102—105 e.n.

[30] *iazigi* — neam sarmatic, de origine indo-europeană, așezat la începutul sec. I e.n. în câmpia dintre Dunăre și Tisa; din sec. IV e.n. nu mai sunt menționați în izvoarele istorice.

revândute negustorilor din sudul sau vestul european. Când apele Mureșului sau ale Tisei erau învolburate de inundaţii sau când iazigii erau în război cu romanii, plutașii din Apullum se transformau în cărăuși tereștri. Carele lor coborau spre Olt și de aici mărfurile erau duse cu plutele până în portul Sucidavei[31] sau ajungeau spre neamurile din nordul Daciei.

Ajungând în urmă cu ani de zile, cu treburi gazetărești, în comuna Scorei, străveche așezare de pe malul Oltului, am aflat cu surpriză o strigătură de horă ce a fost purtată peste generaţii până în ziua de azi:

„De ne-om vinde vacili
Nu ne-am lăsa plutili…

Cum o astfel de strigătură nu mai are nicio noimă azi, pentru că pe Olt nu se plutărește de multă vreme, m-am interesat, intrigat, de provenienţa ei. Bătrânii satului mi-au povestit că această strigătură este știută din moși-strămoși și că „se zice" la horele din Scorei de sute de ani.

Iată cum tradiţia populară păstrează amintirea plutăritului ce se practica pe/Olt. Dar nu numai atât. Ajungând în comuna Sâmbăta de Sus – acest sălaș de voievozi, căci de ici s-a ridicat Ugrinus, care a ajuns voievod al Ardealului, aici și-a avut curte Constantin Brâncoveanu și tot de pe aici ar fi purces legendarul Negru Vodă cel care ar fi întemeiat dinastia de domnitori ai Munteniei – iată că fiu de la un localnic amănunte revelatoare. Gheorghe Pampu, fostul președinte al cooperativei agricole de producţie, om de peste 63 de ani, îmi povestea că ţine minte și acum, de pe vremea când avea câţiva ani, că vedea cum, din când în când, pe Olt veneau la vale plute. Dar și pe alte râuri ce coboară din Carpaţi se plutărea din vremuri foarte vechi. Plutașii moldoveni, ași în meseria lor, erau vestiţi nu numai în ţară dar și peste hotare. Încă în Evul Mediu, spun Izvoare de arhivă, plutașii bistriţeni coborau cu plutele lor pe Șiret și apoi pe Dunăre până la mare. Ei aduceau din Carpaţii orientali catarge pentru corăbii alese din brazii sau molizii cu un lemn excepţional, cum numai aici cresc înalţi, drepţi și rezistenţi. Aceste catarge erau cumpărate de neguţătorii genovezi sau veneţieni care primiseră drept de negoţ, prin factoriile lor așezate la gurile Dunării, încă de pe vremea lui Ștefan cel Mare al Moldovei. De fapt bătrânii din să tele de pe râul Bistriţa spun și azi că Plutărit se făcea prin aceste locuri de când există omul. Tot tradiţia populară spune că cei mai pricepuţi și curajoși plutași se avântau chiar pe mare; cunoscând bine curenţii marini, *dar mai*

[31] Sucidava — așezare dacică, apoi oraș roman (cu un castru și un pod peste Dunăre) pe malul stâng al fluviului — unde azi se află satul Celei, în componența orașului Corabia — important centru militar roman și apoi roman-bizantin. Aici au fost descoperite vestigii arheologice ce atestă o locuire permanentă începând din mileniul III î.e.n. și până în sec. XIII: ruinele unui pod construit de împăratul Constantin și ale primei biserici creștine din nordul Dunării; așezarea a fost distrusă în anul 600 de avari și slavi.

ales perioadele de vânt prielnic, plutașii ajungeau, tot ţinând pe lângă ţărm, până la Ţarigrad – Istanbulul de azi — unde vindeau lemn pentru catarge cu preţ de zece ori mai mare decât dacă l-ar fi negustorit la Dunăre.

Aceasta – dorinţa de a demonstra vechimea plutăritului la noi – a fost o altă cauză a plecării noastre ambiţioase. Este posibilă navigaţia cu pluta pe Marea Neagră?

Iată întrebarea care ne-a chinuit vreme de doi ani cât a durat pregătirea acestei expediţii și căreia am vrut să-i dăm un răspuns prin fapte.

Și mai era încă ceva: un fel de mândrie pentru plutașii-strămoși de pe meleagurile noastre natale. Căci, eu unul, am curajul să spun că doar în perimetrul Carpaţilor s-a plutărit măiestru și curajos. Plute se „încheiau" și prin alte părţi de lume. În Italia sau Spania ele „se legau" din copacii pădurilor din munţi și se slobozeau, singure, pe unda râurilor, la vale. Alexandru Vlahuţă, cel care a scris tulburătoarea carte „România pitorească", imn de slavă pentru frumuseţea meleagurilor ţării și a oamenilor săi, îşi încheie astfel această nemuritoare operă: „… într-o ţară așa de frumoasă, c-un trecut așa de glorios, în mijlocul unui popor așa de deștept, cum să nu fie o adevărată religie iubirea de patrie și cum să nu-ţi ridici fruntea, ca falnicii strămoși de odinioară, mândru că poţi spune: „Sunt român!". Doar cu puţine pagini înainte de aceste de neuitat cuvinte, Alexandru Vlahuţă are în cartea sa un capitol întreg intitulat „Pe plută de la Doma la Piatra".

Scriitorul care a străbătut cu pasul toată ţara, pentru a descrie măreţia naturii și a omeniei românești, ne-a lăsat cel mai frumos reportaj despre plutașii de odinioară, cu care a coborât și el, de sus din Bucovina până la Piatra Neamţ, pe apa cea năvalnică a Bistriţei.

Cu vremea, pluta a dispărut. Au apărut trenurile, auto camioanele și alte mijloace de transport mai iuţi – industriile înghiţeau tot mai multe materii prime – care au ucis acest străvechi meșteșug. Ultima oară au mai fost văzuţi plutașii pe apele Bistriţei prin 1956. Le-am văzut și eu, ultimele plute ce au coborât pe râul cel cu undă de argint până-n lacul Bicazului, format, acolo, sub Ceahlăul legendar, de marele baraj al centralei hidroelectrice. De atunci plutașii s-au retras prin satele lor din munţi, neștiuţi, ascunzându-se să moară în liniște precum urșii răniţi de glonţul vânătorului. Oamenii moderni nu mai aveau nevoie de meseria lor, care se-nvăţa din tată-n fiu, veche de când omul vieţuiește pe lângă Carpaţi.

Oare nu era și acesta un argument sentimental, care venea să ne îndemne la aventura în care ne lansam acum – să căutăm plutași bătrâni de la care să învăţăm cum să construim o plută și s-o punem la apă?

Poate a mai fost ceva ce ne-a îmboldit să ne aruncăm pe mare, ceva greu de explicat sau de definit măcar. Niciunul dintre noi, cei șase care am alcătuit echipajul n-a avut vreodată de-a face cu marinâria… Noi, toţi, am cunoscut marea „cel mai îndeaproape" în verile când ne petreceam concediile pe litoral. Altfel nu știam, cu adevărat, ce înseamnă marea.

Izvoare străvechi atestă că traco-geţii, și apoi dacii, erau foarte buni navigatori. Bogăţiile pământului carpato-dunărean atrag, irezistibil, neguţătorii Greciei antice

și este imposibil de presupus că acel comerţ intens pe care-l realizau cetăţile – orașe elene ce fiinţau pe ţărmurile Pontului Euxin – peste 90 la număr, după Pliniu cel Bătrân – a înflorit numai pe baza priceperii marinărești a grecilor. În toate timpurile, pentru a se face comerţ intens trebuie, mai ales pe distanţe mari, ca ambii parteneri să aibă mijloace de navigaţie, negustorii să fie unul pe măsura celuilalt ca pricepere și ofertă de marfă – altfel negoţul neechilibrat duce la falimentul unuia dintre parteneri și apoi încetează. Băștinașii, triburile puternice ale traco-geto-dacilor, stăpâneau temeinic, cu mult înainte de sosirea grecilor, arta navigaţiei nu numai pe râurile interioare (desigur că acele colegii de plutași din orașele Daciei romane, ca cel din Apullum, practicau o veche tradiţie), dar și pe marele fluviu Istros și pe „marea cea sărată". Nicolae Densușianu în ampla sa lucrare de istorie „Dacia preistorică" ne lasă să ghicim lesne aceasta, interpretând cu acuitatea cercetătorului acea legendă a argonauţilor. Amintiţi-vă. Când *Iason*[32] și ortacii săi erau urmăriţi de corăbiile regelui Aietes, din ţara căruia luaseră, prin complicitatea Medeii[33], mult visata lină de aur, el și-a îndreptat nava sa pe Istros în sus, ca să i se piardă urma. Ori, argonauţii, când s-au întors în Elada, povesteau despre bărcile și corăbiile iuţi ale localnicilor care brăzdau cel mai mare fluviu al Lumii Vechi - Dunărea.

Dar să zicem că aceasta-i fabulaţie, că ţine de legendele antichităţii care n-au drept de crezământ – deși să nu uităm că Schliemann[34] a descoperit ruinele vestitei cetăţi a Troiei pornind de la câteva versuri din *Iliada*[35]. Să dăm, deci, cuvântul izvoarelor scrise.

Prin anul 335 î.e.n. când *Alexandru Macedon* întreprinde o expediţie fulger pentru a-l urmări pe regele trac *Syrmos,* vrând să treacă Dunărea, el *„porunci să se adune de prin ţinut cât mai multe bărci ce se găsesc pe aici din belșug, deoarece locuitorii din lungul Istrului se folosesc de ele la pescuit ori pentru a trece unii la alţii și chiar pentru a face piraterie…*

Informaţia aceasta este consemnată într-o scriere intitulată *Anabasis* a scriitorului grec *Flaviu Arrianus.* Să desprindem din fraza de mai sus un fapt: dacă tracii și geţii foloseau navele lor „chiar pentru a face piraterie" aceasta presupunea

---

[32] *Iason* — (în mitologia greacă) fiul regelui din Ialcos (Tesalia). A condus expediția Argonauților; ajutat de vrăjitoarea Medeea. pe care a luat-o mai apoi de soție, Iason a ieșit învingător din încercările la care a fost supus pentru a dobândi lâna de aur.

[33] *Medeea* — fiica lui Aietes, regele Colhidei. Părăsită de Iason pentru fiica regelui Corintului și-a ucis rivala și proprii copii.

[34] *Heinrich Schliemann* (1822—1890) arheolog german, autodidact. A organizat pe cheltuiala sa mari săpături la Troia, Micene și Tirint unde a făcut mari descoperiri privind culturile preclasice ale mileniul II î.e.n. din bazinul Mării Egee.

[35] *Iliada* — epopee greacă în 24 de cântece. Atribuită lui Homer. înfățișează un episod din lupta aheilor pentru cucerirea cetății Troia (Ilion).

nu numai o artă într-ale navigaţiei, ci și o măiestrie aparte în construcţiile navale; căci în toate timpurile piraţii sau corsarii au fost ași în navigaţie și aveau cele mai bune ambarcaţiuni.

Mai târziu, în marile războaie dintre daci și romani (101 – 102; 105 – 106 e.n.) două poduri de nave au fost „aruncate" peste Danubius, cum îi ziceau latinii Dunării noastre. Pe Columna lui Traian[36] apare zeul Dunării, Da*nubius,* care sprijină cu braţul său podul de la Drobeta.

Asemenea simboluri-mărturii nu se puteau elabora dacă pe Dunăre romanii n-ar fi găsit o puternică tradiţie marinărească, ce dăinuia de secole.

După cucerirea Daciei romanii au dus mai departe această îndeletnicire. Ei au constituit chiar o flotă specială pe marele fluviu. În lucrarea „A cui e Dunărea?", *Nicolae Iorga* nota: „… acum Dunărea e romană, legiunile o păzesc pe amândouă malurile. O flotă (Classis Flavia Moesica) stăpânește apele. Mărfurile plutesc în cursul ei de la o margine la alta a Daciei".

Dar avem și alte vechi mărturii care grăiesc despre marinăria practicată și în interiorul ţării. La începutul secolului 11, *Ahtum* (Athum)[37], succesorul lui *Glad*[38] în Banat, este în conflict militar cu regele ungur *Ștefan I (997* – 1038) pentru că voievodul român percepea vamă pentru sarea transportată cu plutele, pe Mureș, spre câmpia Panoniei.

Cea mai intensă navigaţie se făcea, însă, și în Evul Mediu, pe Dunăre și Marea Neagră. Despre Vicina – port la Dunăre lângă Brăila sau Isaccea de azi –, un oraș cu populaţie numeroasă, geograful arab *Șarif al Edrisi*[39] în lucrarea „Recreaţii geografice" scrie că de aici se încărcau în nave mari cantităţi de cereale, ceară, ulei, lemn; fe Vicina corăbiile aduceau de peste mări și ţări alte mărfuri – postavuri, mirodenii, ceramică.

Mai apoi sub domnia lui *Ștefan cel Mare* navigaţia românească cunoaşte o și mai mare dezvoltare. Este adevărat că sub puterea și geniul principelui moldav, cum scriu cronicile, din acea vreme „a *fost înfăptuită, negreșit, o însemnătoare*

---

[36] *Columna lui Traian* — monument ridicat la Roma, în Forumul lui Traian, în 113 e.n. de către Apolodor din Damasc, în amintirea victoriilor repurtate asupra dacilor. Este înaltă de 39 m și este acoperită de jur-împrejur de un basorelief în spirală, un adevărat „film" în piatră despre războaiele daco-romane.

[37] *Ahtum* — voievod român din Banat și sudul Crișanei. învins de maghiari la începutul secolului XI.

[38] *Glad — (sec. IX*—X) voievod român. Conducător al unei formațiuni politice din Banat, cu capitala, probabil, în cetatea Cuvin (Keve); potrivit cronicii lui *Anonymus voievodatul* său a fost cucerit de maghiari.

[39] *Al Edrisi* (Abu Abdulah Muhammad) 1100—1165; geograf și cartograf arab. A călătorit în Spania și Asia Mică. A întocmit două hărți ale lumii. Ne-a transmis știri despre Dobrogea și Vicina.

dezvelire (dezvoltare, *N.A.) de putere navală"* ceea ce vine să confirme ideea de mai sus și anume aceea că strămoșii românilor au practicat întotdeauna marinăria. Cronici datate 1484 amintesc că marinarii moldoveni înfruntă cu osebită vitejie echipajele unei flote numeroase, turco-tătare, formată din 350 de corăbii; după această bătălie navală puţine corăbii dușmane s-au mai întors în porturile lor – mai notează cronicarul. După care, drept represalii, corăbierilor moldoveni li se interzice de înalta Poartă să mai treacă prin strâmtorile Bosforului și Dardanelelor, stăpânite de turci.

Marangozii[40] moldavi erau vestiţi în Evul Mediu și pentru priceperea lor într-ale meșteșugului: ei construiau așa-numitele *pânzare,* un soi de nave trainice, cu vele, care alergau bine sub vânt. În Muntenia se construiau așa-numitele șeici – ambarcaţiuni iuţi, solide cu fundul plat, propulsate tot de vele, care puteau lua la bord o mare încărcătură de mărfuri sau de oșteni.

E greu de apreciat ce flotă aveau atunci românii pe Dunăre, pe râurile interioare sau pe mare. Totuși mărturii disparate, revelatoare, au dăinuit peste veacuri. Bună oară, pentru traversarea Dunării, în toamna anului 1595, când face o incursiune în sudul marelui fluviu, de represiune împotriva turcilor, Mihai Viteazul „a gătit de mai înainte cam la o mie cinci sute de corăbii", cum scria cronicarul maghiar Ștefan Szamoskozy. Iar în 1598, când același domn român atacă cetatea Nicopole, de pe malul drept al Dunării, stăpânită de turci, el are „întemeiată o flotă fluvială alcătuită din multe șeici…" – cum se scria în raportul întocmit de reprezentantul Republicii Veneţiene la Constantinopole. În arhivele de la *Simancas* (Spania) s-au descoperit așa-numitele *Scrisori din Corfu,* un fel de cronică a vremii, din care citäm: „Mihai Vodă se află pe Marea Neagră cu 200 de corăbii, având fiecare la bordul ei câte 200 de oameni…

Această dezvoltare continuă a marinăriei și a construcţiilor navale la noi, fără de care nu se putea face navigaţie, erau generate de o serie de factori favorabili: păduri bogate, râuri pe toată întinderea ţării, prezenţa Dunării, magistrala de apă a Europei, vecinătatea unei mări deschise, spiritul constructiv-inventiv nativ al românului. *Dimitrie Cantemir* făcea și el o observaţie semnificativă în „Descrierea Moldovei", una din marile sale opere: „… stejarul moldovenesc este mai des preţuit de corăbieri care zic că e mai bun decât toate lemnele pentru lucrul corăbiilor și mai rezistent în contra cariilor… Iar francezul *Jean Louis Carra,* un neobosit călător, reconfirmă spre sfârșitul secolului al XVIII-lea observaţia voievodului-cărturar Cantemir referindu-se tot la stejarul de pe plaiurile noastre: stejarul… de o mărime și o bunătate particulare… foarte căutat pentru construcţia corăbiilor și a vaselor de tot felul…". Să nu uităm că încă înainte cu vreo sută de ani de la această consemnare călăfuitorii și marangozii din orașul dunărean *Calafat* erau vestiţi în toată Europa pentru meșteșugul lor – de la care vine și numele orașului, păstrat

---

[40] *marangoz* — dulgher specializat în prelucrarea lemnăriei necesare navelor.

până azi[41].

Dacă răsfoim mai departe filele istoriei anilor ce au urmat aflăm alte mărturii despre navigaţie la români. Pe la 1793 cancelaria domnitorului de la București emite *Hristovul pentru corăbiile ţării ce sunt a îmbla pe Dunăre,* care este, de fapt, un regulament ce venea să organizeze intensa circulaţie fluvială.

Un alt fapt ce vine să consfinţească renumele constructorilor români de nave: doar într-un singur an, în 1805, un număr de 72 de dulgheri de pe la noi au fost recrutaţi pentru escadra engleză din Marea Mediterană; ori se știe că pe navele Marii Britanii nu erau admiși decât mese nași de prima mână, triaţi de câteva comisii și examene necruţătoare ale amiralităţii engleze.

Și în secolul trecut s-a continuat la noi tradiţia construcţiilor navale. În septembrie 1834, se lansează nava Mariţa", construită pe șantierul naval de la Galaţi, cu un deplasament de 115 tone, un bastiment modern pentru acea vreme. Chiar înalta Poartă Otomană este nevoită să recunoască într-un firman[42] datat 31 august 1834 că: …sloboadă la neguţătoreștile vase ale Moldovei (…) voe de a purta steag cu stele și cap de bour, vopsit în culoare roșie și vânătă „Nu era deloc la îndemâna înaltei Porţi de a firmăni asemenea vorbe când acel steag legendar cu cap de bour al moldovenilor s-a ridicat învingător peste multe armii și galere otomane. Dar realităţile vieţii acelor vremi, în continuă primenire, s-au impus într-un fel sau altul, în faţa imperiilor cele mai puternice ce stăpâneau ţări și popoare.

Și în Muntenia, spre mijlocul secolului trecut, se ampli fiică mereu construcţiile navale și navigaţia, dându-se „la corăbiile cele neguţătorești steag cu faţă galbenă și roșie, având pe dânsul stele și la mijloc pasărea albastră cu un cap…"

După unirea Moldovei cu Muntenia – un nou avânt al flotei. Un moment de neuitat: la 22 octombrie 1860, înaltul ordin cu numărul 170 semnat de domnitorul

Alexandru Ioan Cuza dispune ca flotele unificate ale celor două ţări-surori, Moldova și Valahia, să arboreze pavilionul tricolor, care devenise steagul naţional al tânărului stat român.

Despre participarea flotei române la războiul de independenţă, când România și-a scuturat definitiv jugul otoman s-a scris în ultima vreme mult, mai ales când s-a sărbătorit un secol de la acest important eveniment din istoria statului nostru. Cât despre amplificarea flotei noastre din ultimele trei decenii se știe azi în toată lumea – avem șantiere navale moderne, construim pentru noi și pentru alţii tot felul de nave, cargourile, traulerele, petrolierele și mineralierele cu steag tricolor străbat mările și oceanele pământului. Străvechea tradiţie românească într-ale marinăriei și construcţiilor navale, pusă astăzi pe coordonatele modernităţii, este recunoscută,

---

[41] *a călăfătui* — a astupa cu calafat (câlți sau cârpe destrămate îmbibate cu catran) rosturile dintre scândurile bordajelor sau ale punții unei nave din lemn, în vederea etanșării.

[42] *firman* — decret, ordin emis de suverani ai Imperiului otoman, Iranului, Afganistanului și de diferiți conducători de state din Asia Mijlocie.

îndeobște – și dacă aș mai vorbi despre ea n-aș face decât să repet ceva binecunoscut. Dar de ce am scris aceste rânduri despre trecutul marinăriei de la noi? — aș putea fi întrebat.

Nu ca să amintesc lucruri mai mult sau mai puţin cunoscute, ci poate să-mi explic, cumva, mai întâi mie, cum de am putut noi, șase oameni care n-au avut niciodată de-a face cu marinăria, să plecăm, așa, dintr-odată, pe mare cu o simplă plută.

CAPITOLUL III

MAREA CEA VEȘNIC SCHIMBĂTOARE

Marea ne-a făcut prizonieri. De patru zile și patru nopţi îşi arată toate feţele – ba e calmă, nemișcată și ne ţine pe loc, când nu bate pic de vânt, ba se zburlește din senin și-atunci toate valurile lumii se reped, unele într-altele, fugărindu-se înspumate, până se fac mari cât muntele; vântul îşi schimbă direcţia pe neașteptate, când bate spre nord, când spre est, numai spre sud, unde vrem noi să ne ducă, nu suflă, de parcă zeul Eol[43] a scăpat vântoasele din tolba sa și fiecare zburdă cum poftește.

Începem să ne obișnuim cu viaţa la bordul plutei – noua noastră trăire a început chiar să-și croiască tiparele ei, determinate de noul habitat în care ne implantasem: noaptea intrăm în cart, ziua stăm cu toţii pe punte; gătim de trei ori pe zi; între mese bem câte un ceai sau o cafea — mai ales Ladistau și Emil sunt mari cafegii, toată ziua mânuiesc ibricul. Ca și serviciul de cart și bucătăritul se face prin rotaţie, fiecare gătește câte o zi. Doar pe navele mari, cu excelente condiţii de confort, meseria de bucătar – ca și pe uscat – se poate face cotidian; dar în ace lași timp cel ce gătește pe o navă nu are și alte obligaţii la bord, cum se întâmplă pe o plută, în cazul unui echipaj restrâns, când fiecare este obligat să facă și de cart, să spele rufe, să stea de veghe în orele de grea cumpănă ori nu poate dormi în nopţile cu furtună.

Stăm, stăm la ancoră, vântul bate mereu spre nord și noi ne încăpăţânăm să mergem mai întâi spre sud, cu toate că Eol nu-i de aceeași părere. Cum ridicăm ancora, îndată pluta este împinsă către Insula Șerpilor. Pe lângă pluta ancorată în largul barei de nisip din largul Sulinei trec mereu nave, vin sau pleacă. Spre prânz, Emeric ne vestește că spre noi vine o mică ambarcaţiune cu motor. Ne adunăm cu toţii la tribord și peste puţină vreme Gerö, prin binoclu, îi deslușește numele de pe proră: *Pilot 4.*

După vreo jumătate de oră, înotând cu greu printre valurile mari, pilotina din

---

[43] *Eol* — (în mitologia greacă) zeul vânturilor.

Sulina se află lângă noi. În afară de doi marinari îl vedem pe punte pe prietenul nostru, dr. Ștefan Stănescu. A profitat că *Pilot 4* venea la noi și a ţinut să ne salute încă o dată.

— Vă rugăm să părăsiţi această zonă, vă aflaţi exact în dreptul intrării peste bara de nisip, sunteţi în calea navelor – ne cere prin portavoce[44] un marinar de pe *Pilot 4.*

După care pilotina îşi ambalează motoarele, ne arată pupa și se îndepărtează în graba mare.

Începem apoi să manevrăm din nou pânzele, ne chinuim ore în șir să încercăm să mergem împotriva vântului care bate dinspre sud; dar vântul, implacabil, ne împinge în direcţie contrară. Până spre seară ne străduim să mănevrăm cât de cât pluta până ce, spre nord, descoperim un far care ne face cu ochiul peste ape. Gerö consultă *Cartea farurilor din Marea Neagră* și anunţă laconic:

— Suntem lângă Insula Șerpilor.

Aruncăm ancora mare și ne pregătim de înnoptat.

Zorii zilei următoare mă prind în cart, alături de Victor. Ceţurile se ridică alene de pe întinderea mării, soarele ne încălzește plăcut trupurile înfrigurate de răcoarea nopţii. Mă întind pe capacul lăzii-bucătărie și mă las furat de priveliștea din jur. E greu de descris frumuseţea răsăritului de soare. Astrul zilei iese încet din mare; la început de culoare galben-pai, apoi discul său trece prin toate nuanţele de roșu: devine violet, roșu-închis, roșu-aprins, portocaliu; după aceea apare din ce în ce mai strălucitor până când nu mă mai pot uita la el. Discul solar crește, în timp ce se înalţă, văzând cu ochii, minut după minut, peste linia orizontului care, la ceasul dimineţii, parcă nici nu mai există căci cerul și apele se contopesc. În mare se reflectă toate irizaţiile de culori mereu schimbătoare ale soarelui, încât luciul apei pare poleit cu staniol care mereu îşi schimbă culoarea. Mă reped în cabină și revin cu aparatul de fotografiat, fac câteva poze color – nu se poate pierde o așa minunăţie de răsărit.

— Pst! Ia te uită, îmi zice Victor cu voce stinsă ca să nu-i trezească pe camarazii de echipaj ce dorm pe rupte în cabină; și-mi arată spre vârful catargului.

Am crezut că îmi atrage atenţia asupra unuia din oaspeţii plutei noastre – o pasăre, nu știu cum se numește, care seamănă cu un piţigoi, e tot așa de ageră, dar nu la fel de colorată, ci are penajul gri și doar la gât o pată albă;

Într-o seară ne-am pomenit cu ea pe vela mare apoi, fără să șovăie, nesperioasă, a intrat în cabină, s-a așezat pe șapca de marinar a lui Emil. Era udă leoarcă și zgribulită de frig. După două ore s-a uscat, era vioaie și parcă ne cunoștea de când lumea, a și dormit cu noi în cabină. La bord mai avem încă o pasăre, tot cenușie, mai mare, cam cât un graure; aceasta nu se apropie de noi, stă doar pe catarg și scrutează mereu zările. Un al treilea oaspete e o broscuţă

---

[44] *portavoce* — ansamblu format dintr-un microfon, un amplificator și un difuzor având forma unei pâlnii, folosit pentru a se face auzite la distanță comenzile.

mică, verde care sare de colo-colo pe plută și pe care, se pare, rățoiul Vasile a pus ochii. Dar broscuţa, simţind pericolul, nu se apropie deloc de Vasile care încă stă legat de piciorul catargului.

Victor nu-mi arată, însă, pasărea ce-și face veacul în greement, ci sforicelele de vânt legate de straiuri.

— S-a întors vântul, bate spre vest, precizează el după ce examinează busola. Simt pe faţă cum vântul se înteţește.

— Hai să scoatem ancora și să ridicăm pânzele, trebuie să ne smulgem de aici! Lasă-i pe ceilalţi să mai doarmă.

Așa că purcedem să executăm manevrele în doi. Mai întâi scoatem ancora. Învârtim din greu, cu rândul, la manivela vinciului de ancoră. În timp ce eu dau la manivelă.

Victor, în spatele spargevalului, strânge colac odgonul de oţel ce iese metru cu metru din apă; când obosesc eu, trece Victor la manivelă și e rândul meu să strâng odgonul colac. Această operaţiune de ridicare a ancorei s-a dovedit a fi cea mai grea manevră de la bord. Mai întâi că în două-trei minute ești ud leoarcă lângă spargeval. Valurile care se zdrobesc în scutul metalic de la prora plutei se desfac în două pânze de apă și într-un mare halou de picături fine ce se revarsă continuu peste cei ce scot ancora. Dar și printre butuci, de jos în sus, ţâșnește apa, la fiecare izbitură de val.

E de prisos, deci, să mai spun că Victor și cu mine suntem muraţi în apă sărată, ca două gogonele, din cap până-n picioare, exact după cinci minute; și treaba asta cu scosul ancorei durează 15 – 25 de minute, depinde de tăria furtunii, adică răstimp în care faci de patru-cinci ori o baie generală. Tocmai mă schimbă Victor pentru a treia oară la manivelă – căci nu o poţi învârti mai mult de patru-cinci minute – timp în care trebuie să depui un efort așa de mare încât ţi se blochează respiraţia – când în capul punţii, deasupra noastră zărim mutrele îngrijorat-furioase ale celorlalţi patru din echipaj.

— Ce-aveţi, suferiţi de insomnie? îi întâmpină cu ironie Victor, în loc de bună dimineaţa.

— Doamne, ce sperietură ne-aţi tras! îl auzim pe Ladistau.

Și încep să ne povestească spaima prin care au trecut.

Ieșise din cabină, cu puţin timp înainte, Emeric, buimac de somn. Se aștepta, cum era și normal, să dea cu ochii de noi la timonă, unde trebuie să stea, întotdeauna, cei de cart. Dar noi, nicăieri. A privit spre catarg – nici pe scara de frânghie, nici în gabie nu eram căţăraţi. La cincizeci de metri în urmă, pe plutiţa de salvare, nici ţipenie de om. Cum stăteam noi în prova plutei, sub nivelul punţii, aplecaţi peste vinciul ancorei, cabina le ecrana complet câmpul vizual și noi eram nevăzuţi pentru ei. De abia când, într-adevăr alarmaţi, s-au repezit pe lângă cabină, cu gând să se urce unul pe catarg ca să iscodească întinderea apei, au dat cu ochii de noi.

— Eu zic că dacă mai tragem spărieturi de-aiestea o să ajungem cardiaci, zice Emil, încă somnoros.

Dar Victor le spulberă supărarea:

— Uitaţi-vă mai bine încotro bate acum vântul, că nu degeaba scoatem noi ancora!

Băieţii ridică ochii spre catarg unde flutură pavilionul tricolor – mai avem unul și la pupa – și îndată aud patru chiuituri.

— Sus velele, ordonă Gerö.

Pânzele plesnesc sub vânt, catargul vibrează și ambarcaţiunea o ia la fugă cu vânt travers, din tribord, spre sud.

În sfârșit, ne smulgem de lângă Insula Șerpilor.

Spre prânz scăpăm pluta de sub control sau poate vântul o răsucește într-un vârtej; aceasta se înșurubează de două-trei ori în jurul ei așa că toată frânghia de care este legată pluta de salvare ce o remorcăm în urma noastră se încurcă între buștenii plutei mari. Coborâm repede pânzele și muncim pe rupte să descurcăm coarda de relon dintre butuci. Răsucim pluta din greu, cu vâslele lungi de la bord și o punem iarăși cu prora spre sud. Dar, între timp, vântul moare brusc. Pânzele atârnă inerte în Vergile lor, tresar doar sub loviturile catargului ce se zguduie odată cu pluta care saltă pe hula puternică ce bântuie de-o zi şi-o noapte. Spre seară descoperim că am ajuns din nou de unde am plecat – exact în faţa Sulinei.

Și, colac peste pupăză, avem și necazuri mai mari.

Emeric nu mănâncă mai nimic de aproape două zile, doar câte o lingură-două de compot mai pune în gură. Îi este foarte rău: are dureri de cap, vărsături, ameţeli, o stare de apatie. L-a prins un cumplit rău de mare. Victor s-a plâns, la un moment dat, că e ceva în neregulă cu stomacul lui – parcă îl strânge o mână în capul pieptului și are o senzaţie de vomă – dar într-a treia zi a început să mănânce normal. Până și Vasile, care la început stătea pleoștit, ameţit de atâta dans al plutei de sub el, s-a adaptat cu viaţa la bord – mănâncă bine, e prietenos, nu se mai spe de când ne apropiem de el; ne gândim chiar să-l dezlegăm de catarg ca să se poată mișca în voie pe punte.

Emeric, însă, nu-și revine din răul de mare. De câteva ori l-am văzut irascibil, apoi căzând într-o tăcere care ne îngrijorează. Sperăm, însă, să-i treacă această stare. Este un om puternic, inteligent și bine călit, trupește. Nu în sistăm să mănânce fiindcă îi face rău până și mirosul de mâncare; când ne așezăm la masă Emeric dispare undeva pe punte, dincolo de cabină; și în timp ce noi înfulecăm ca niște dulăi hămesiţi, el stă singur, departe până și de aromele ce se degajă din lada-bucătărie.

Bag de seamă că nu numai Emeric este cuprins de o stare de iritare. O anumită tensiune ne cuprinde din când în când și pe noi, ceilalţi. Și eu, câteodată, nu-mi găsesc locul. Mă pomenesc citind, parcurg câteva pagini, apoi propun un șeptic, dar n-am răbdare să joc și iată-mă la ba bord, scrutând orizontul cu binoclul, tăcut și posac. Cam la fel păţesc și ceilalţi, văd eu bine. Și toate astea ni se trag de la faptul că zăcem aici, în faţa Sulinei, ca nu va gen uitat pe linia moartă. De trei zile n-am făcut nicio milă pe lungul drum ce-l avem de parcurs până la Istanbul. Mereu izbucnește aceeași discuţie între noi: de ce nu pornim mai întâi spre Odesa și-acolo

să așteptăm vânt prinelnic pentru Istanbul? Dar Gerö se opune categoric.

Cele două „lame" de metal numite derivoare, aflate sub plută bubuie sinistru la fiecare lovitură și zgomotul se amplifică în tot corpul plutei; ele vibrează cu fiecare val și această vibraţie, ce nu prevestește nimic bun, se transmite întregii ambarcaţiuni. Cele două derivoare sunt prin se fiecare de câte doi butuci printr-o „ureche" metalică – cam puţin pentru suprafaţa și greutatea lor. Ele nu au fost prevăzute, din proiect, ca să se poată rabata în sus, scoase din apă pe vreme de furtună, pentru a nu le mai izbi valurile.

Ca să ne salvăm de o nenorocire n-aveam decât o singură alternativă: să zvârlim derivoarele în adâncuri și să ne continuăm marșul fără ele. Dar aceasta ar fi însemnat să rămânem cu totul la discreţia vântului, pluta avea să capete o mare derivă de la traseul ce l-ar parcurge, să nu o mai putem guverna eficient cu cârma. Majoritatea echipajelor care au navigat pe plută au avut cele mai mari necazuri „tehnice" tocmai cu aceste derivoare.

Acum, într-a patra zi, la fiecare val, se zguduie îngrijorător pluta. Mai toţi am fost de părere că derivoarele trebuie desprinse imediat de plută, înainte ca ea să se desfacă și buștenii s-o apuce care încotro.

— Să mai așteptăm, poate le putem ancora mai solid de bușteni, îşi dă cu părerea Gerö.

— Derivoarele sunt pierdute, iată, din primele zile de navigaţie, perorează Emil. Și aiasta se întâmplă din cauza celor care au proiectat pluta – tu și Victor. Suntem bărbaţi și trebuie să vorbim între noi deschis, bărbătește.

N-aţi proiectat ca lumea derivoarele, mai ales sistemul lor de prindere pe bușteni și nici n-aţi prevăzut – cum a fost vorba – o modalitate ca ele să fie rabatate, scoase din apă când e furtună. Eu am respectat schiţa și detaliile voastre tehnice. Ba le-am și îmbunătăţit în faza de execuţie – o spun aiasta cu toată modestia. Așa că eu îmi dau cel mai bine seama că pluta nu va rezista izbiturilor date de derivoare. Nu trebuie să te încăpăţânezi ca atunci când ţi s-a propus să începem călătoria spre nord în loc de sud – uite, acum eram la Odesa.

O tristeţe amară mă inundă pe dinăuntru: nici n-am apucat să pornim bine pe ape și apar frecușuri între noi.

Să fie de vină doar tensiunea acestor prime zile grele de rodaj pe mare? Ori poate nu ne-am cunoscut foarte bine între noi, nu ne știm pe de-a-ntregul părţile bune și cele umbrite ale caracterelor noastre? Acum înţeleg de ce mă rii navigatori cu pluta, Thor Heyerdahl și Eric de Bisschop, scriau în memoriile lor că e mult mai ușor să constru eşti o plută excelentă decât să formezi un echipaj bun; sau de ce Andrzey Urbanczyk, polonezul care a efectuat în timpurile moderne, pentru prima oară traversarea în Europa a unei mări cu o plută, și-a ales cu grijă exagerată echipajul. Se vede treaba că de-abia de-acum încolo va trebui să ne cunoaştem mai bine!

La toate acestea mă gândesc stând ghemuit, abătut, în faţa cabinei, la piciorul catargului. Pluta, în ancoră, se zbuciumă sub furtună ca un zmeu la capătul sforii. Derivoarele bubuie înnebunitor la fiecare izbitură de val; vin peste ele fără odihnă

turme de „berbeci” – valuri mici cu creasta acoperită de spumă albă, care au o forţă nebănuit de mare. Și dintr-odată aud o melodie veselă care zboară prin văzduh și ne gonește acreala din suflete; e un șlagăr la modă, „How much is the doggie in the window?” este titlul cântecului – se traduce „Cât costă câinele din vitrină?” – și ritmul vioi și vocea plăcută a cântăreţului Freddy Fender ne scoate din apatie. Ladislau a avut e în spiraţie colosală când a pus muzică; avem un *Uher,* un magnetofon care îi servea la înregistrarea sunetului pentru filmul despre expediţia noastră pe care-l face pentru Televiziunea română. N-avea decât o bandă cu muzică, nimerită întâmplător printre celelalte. În câteva minute ne adunăm cu toţii în ușa cabinei și ascultăm, vrăjiţi, melodiile. S-a produs o minune: dintr-odată uităm de tot ne cazul stârnit de discuţia cu derivoarele și ascultăm cu pioșenie bucăţile acelea de muzică ușoară. Care acasă, când le auzeam, nu mă fascinau ca aici. Sunt situaţii când omul devine mult mai sensibil decât s-ar părea. Iată, acum, ce bucurie ne pot aduce aceste banale melodii!

Privesc cum coboară iar asfinţitul peste ape și rămân din nou hipnotizat de frumuseţea, lumina și culoarea mării; și simt un regret enorm că nu știu să pictez – dar oare poate realcătui un om culorile inimitabile pe care le capătă cerul la vremea crepusculului, când lumina se to pește în întuneric, dezvăluind nuanţe unice ale spectrului de culori?

După căderea nopţii marea, pârdalnica, cea care ne chinuie de zile întregi, ne dăruiește alt spectacol măreţ. Se vede peste ape, până hăt, departe. Luna și bolta înstelată dau nopţii o lumină vie, fosforescentă, trandafirie, pe care n-am văzut-o niciodată pe pământ. Toată apa din jur este acoperită cu o pojghiţă de argint topit, revărsat peste întinderi, din belșug, de lumina stranie a Selenei. Cerul, cu toată puzderia lui de aștri ai nopţii, este atât de jos încât mă tem că o să ne agăţăm catargul de Carul Mare[45]

Iată și Calea Lactee – n-am văzut-o niciodată așa de limpede și de grandioasă când o priveam de pe pământ.

Vechii greci spuneau despre această dâră de lumină că este o scurgere a laptelui cu care Hera – cea mai de seamă dintre zeiţele olimpiene, fiica lui Cronos și a Rheei, sora și soţia lui Zeus – alăpta Universul. Cercetări ştiinţifice au stabilit că această mare aglomerare; stelară este formată din 100 miliarde de stele și în jurul fiecăreia gravitează o galaxie.

— Ia uitaţi-vă în adâncul mării, s-au vărsat în el toate stelele cerului, ne arată Emeric spre întinsul lichid din jur. Hula s-a liniștit, de vreo oră, marea se întinde ne tedă, doar unduiri ușoare îi mai înfioară apele din când în când. În abisul apelor se oglindește cerul cu toate luminile sale. Iată și sub noi, Carul Mic și Carul Mare, o

---

[45] *Carul Mare* — numele popular al unei grupări de stele din constelația Ursa Mare, alcătuită din șapte stele dintre care patru reprezintă cutia carului,..iar trei oiștea lui; pe prelungirea laturii în spatele carului, la o distanță egală cu lungimea de cinci ori a acestei laturi se află Steaua Polară.

copie fidelă a lunii și a luceafărului de seară și toată populaţia de aștri de pe cer. O noapte că aceasta este o feerie de neuitat: și merită să înfrunţi furtuni și vânturi ca să trăieşti astfel de clipe de frumuseţe neștiută de foarte mulţi pământeni.

Este târziu și noi cei care nu suntem de cart nu-ne în durăm să intrăm în cabină, la culcare. Parcă suntem con topiţi organic cu cerul și marea; ţi se taie respiraţia de atâta minunăţie și fericire.

— Ia veniţi încoace să vedeţi ceva! strigă Victor din tribord.

Ne repezim la tribord și vedem cu toţii o nouă faţetă de frumuseţe a mării înnoptate. Victor înșfacă găleata și îi azvârle conţinutul peste bord. Când spălătura de vase atinge suprafaţa apei, înflorește o floare uriașă, fosforescentă de-ţi ia ochii.

— Algele, șoptește admirativ Victor.

Acele celule microscopice care sunt algele și bacteriile ce trăiesc în apa mării și care formează o parte din planctonul oceanului planetar, devin fosforescente – reacţie de autoapărare – în două situaţii: când se schimbă aciditatea apei sau sub șocul unei lovituri. Leg un colac de sal care de o saulă subţire și-l arunc în mare. Unde cade, apa face o uriașă pată de fosfor. Chiar valurile când se izbesc de plută produc lungi dâre luminoase care durează câteva secunde pe smaraldul negru al lichidului. Ce generoasă este natura! Noi aruncăm lături în apă și ea ne oferă o floare fosforescentă; o lovim și ne răspunde cu un salut luminos!

Dar se pare că e noaptea surprizelor. Avem parte de alt spectacol. Pe sub plută trece un banc uriaș de pești.

Miliarde de linii luminoase săgetează apa în toate direcţiile: sunt dârele fosforescente provocate de viermuiala peștilor. Și auzim, deodată, un strigăt, încă unul și încă unul – seamănă cu silabele scoase de un copil ce nu știe să vorbească. Prin apa limpede, de o culoare negru-verzuie, străluminată de razele lunii și de fosforul algelor, câteva matahale înaintează cu viteză. Și siluetele lor sunt conturate de fosforescenţa apei.

— Delfinii au intrat în bancul de pești să-şi servească cina, ne lămurește Emeric.

Strigătele micilor cetacee se înteţesc; delfinii se reped între pești și sub noi marea clocotește într-un joc de artificii de fosfor… Mă apucă ameţeala tot uitându-mă la acea vânzoleală subacvatică nemaivăzută până acum și nici măcar bănuită de noi cei care cunoaştem marea doar de pe ţărmul ei.

— Doamne, cât ne-a chinuit pe noi marea, dar am curajul să spun că dacă mai apuc o noapte ca aiasta rămân îndrăgostit toată viaţa de ea, se aude vorbind Emil.

— Mai lipsesc câteva sirene să ne cânte o muzică ameţitoare și gata, uiţi de tot restul lumii; acum îl înţeleg pe Ulise de ce a uitat să se întoarcă, ani de zile, acasă, mai adaug eu.

— Emile, strânge repede cârligele de la pupa să nu cadă vreun delfin în cârlig! strigă deodată Ladistau, de la babord unde admira vrăjit, frumuseţea mării.

Încă de cu ziuă Emil a lăsat la apă câteva cârlige solide în care a pus ca momeală șuncă, în nădejdea că va prinde vreun rechin; ne lăsa gura apă numai la gândul că am putea mânca un ficat de rechin, e un deliciu din care mai gustasem la Sulina, la cherhanaua lângă care ne construisem pluta. Prietenii noștri de acolo,

pescarii, ne-au prins doi rechini și ne-au adus de la ei ficat și mușchii de pe șira spinării – singurele părţi comestibile, restul cărnii lor fiind toxic. Dar niciodată cât am navigat pe mare niciunul nu s-a prins în cârligele noastre, dovadă că acest pește răpitor nu este vorace, aici, în Marea Neagră.

A doua zi când ne trezim, cam târziu, căci ne-am îmbătat până târziu de frumuseţile mării înnoptate, să nu ne vină a crede: apele-s întinse ca o sticlă topită și sunt stăpânite de o liniște de strană; nici măcar o adiere de vânt nu există. Soarele e de-o suliţă pe cer când dinspre linia orizontului auzim sunând prelung și repetat o sirenă. Privim și deslușim o dâră de fum invizibilă aproape; peste puţin timp vedem, cu binoclul, o navă ce vine drept spre noi.

Emeric sta, ca de obicei, voluntar izolat la tribord și tocmai cercetează cu binoclul marea; face asta aproape toată ziua. Ne adunăm lângă el și îi cerem să ne spună ce vede. Noi doar atât zărim în depărtare, cu greu: un cargou ce aleargă spre plută și sună, ades, din sirenă. Emeric cată îndelung și-apoi izbucnește, înveselit, într-un monolog, el care zile la rând a fost cufundat în tăcere:

— Va să zică tu ești, Ioane! Asta-i bună, măi frate, e o chestie să ne întâlnim pe mare, nu-i așa?

După care se întoarce spre noi și ne deslușește vorbirea-i puţin ciudată:

— E „Craiova", vapor pe care-i comandant cel mai bun prieten al meu din copilărie; Ioan Naghi îl cheamă.

Gerö scoate un ușor strigăt de bucurie. Și el îl cunoaşte pe Ioan Naghi, fiu de miner din Petroșani, Suhanek îi fă cuse cunoștinţă cu căpitanul navei *„Craiova".* Se repede la sirenă și învârtește manivela de zor; strigătul ei ascuţit răspunde salutului grav, gros al suratei ei de pe nava cea mare ce se apropie de noi. În scurt timp mica noastră plută – vai, ce minusculă este pe lângă un cargou de 5.000 tdw! — stă lipită de babordul *Craiovei* care a stopat motoarele. Marea s-a liniștit dintr-odată, incredibil, probabil și ea surprinsă de acest rendez-vous nemaivăzut între o ambarcaţiune de la începuturile navigaţiei și o navă ultramodernă, cu radar și pilot automat.

Înșiruiţi pe balustradă, ca rândunelele pe sârma de telegraf, ofiţerii și marinarii de pe cargou ne privesc curioși, făcându-ne semne prietenești cu mâna sau manevrând aparate de fotografiat. De la vreo 20 de metri de deasupra noastră se aruncă o scară din frânghie groasă cu fușteie de lemn.

— Staţi pe plută, venim să vă facem o vizită! se aude prin portavoce glasul hotărât al lui Ioan Naghi, om obișnuit să comande.

Ioan Naghi e un bărbat scund, rotofei, spătos, ars de soare; are o veșnică explozie de lumină în ochi și îl simţi prieten chiar în clipa în care-l cunoști.

— Vă caut pe apă de la Vama încoace. Aţi întârziat plecarea? ne spune după ce dă mâna cu toţi.

E însoţit de un flăcăiaș iute ca o zvârlugă – fiul său, pe care l-a îmbarcat de la Constanţa, oferindu-i prima călătorie pe mare. Pe ceilalţi patru camarazi de echipaj ni-i prezintă cu nume, prenume și funcţie. Împreună cu ei face o inspecţie amănunţită pe plută, vrând să vadă „drăcia cu care a pornit-o Emeric, prietenul

meu, om de munte convins". După care ne tratăm oaspeţii cu șuncă, brânză, vin, cafea și coniac.

— Ei dacă-i pe-așa, acum vă invit eu la bordul Craiovei! hotărăște Naghi. Că și-așa n-aveţi pic de vânt.

Și iată-ne cățărându-ne pe scara de frânghie ce se înalţă pe coasta de oţel a cargoului. Echipajul ne primește cu aplauze – comandantul le povestise dinainte despre noi. Toţi ne înconjoară cu mare prietenie și ne invită, care mai de care, – să vizităm nava – postul de comandă, sala mașinilor, cabina de radio, cabinele echipajelor. Primim în dar ţigări, cicolată, vodcă, whisky, ziare; ba Emil s-a ales și cu o pălărie de pirat cu care se-mpăunează ca un copil.

După vreo trei ore ne reîntoarcem pe plută și ne despărţim de *Craiova,* care-și pornește motoarele și o ia la fugă spre Sulina.

Stăm, în continuare, la ancoră căci vântul bate tot spre nord și se intensifică de la oră la oră. Valurile cresc mereu şi ne temem ca furtuna să nu ne târască, chiar dacă pluta este ancorată, înapoi lângă Insula Șerpilor. Sunt de veghe după miezul nopţii și niciodată ca acum nu-mi vine așa de greu să-mi îndeplinesc serviciul la bord, obligatoriu pentru fiecare.

Probabil că sunt foarte obosit.

CAPITOLUL IV

ADUCERI AMINTE

Când stau așa, pe întuneric, înfășurat în sacul de dor mit, sub tavanul cel scund al cabinei, înghesuit între ceilalţi ortaci, mă cuprinde o stare apăsătoare și un alt gând parșiv începe să mă obsedeze: „Se desface pluta! Gândul acesta negru e amplificat la fiecare lovire de val, la fiecare prăbușire între munţii de apă ce trec fără contenire pe sub noi, de scârţâiala dureroasă a buștenilor fluturaţi de furtună. Cum să ne desfacă așa, dintr-odată, pluta noastră, făcută cu mâinile noastre? Câtă muncă, câtă alergătură, câtă grijă n-am investit în ea! Și mi-aduc aminte câte strădanii am depus noi să construim această ambarcaţiune.

La una dintre „reuniunile de lucru" ale echipajului cum numeam noi, pompos, micile noastre întâlniri care aveau loc adesea în mare grabă, Victor și Gerö au anunţat că terminaseră proiectul de construcţie a plutei. Și ni l-au explicat în detaliu. După ce toate întrebările, logice sau absurde, puse celor doi au primit răspunsuri mulţumitoare și orice detaliu tehnic a fost bine cumpănit, mă rog, după priceperea noastră, Victor, cu ironia-i de moldovean veșnic hâtru, a pus o întrebare, care ne-a tăiat respiraţia și ne-a îngheţat creierii:

— Ei, și-acum să-mi spuneţi mie de unde facem rost de vreo jumătate de milion de lei?

Și pentru că, probabil a observat pe mutrele noastre descumpănirea sau

neînţelegerea, a adăugat, spre precizare:

— După socoteli, sumar făcute, cam atâta costă materialele trebuincioase – lemnele, velele, tot echipamentul pentru echipaj și cel tehnic necesar pentru armarea ambarcaţiunii – apoi alimentele pe care le-ar consuma, timp de o lună, șase oameni, medicamentele, instrumentele de bord, tot felul de ustensile, de la recipientele pentru apă potabilă până la oalele în care se va găti mâncarea, aragazul pe care o vom pregăti sau tacâmurile cu care vom mânca. Din curiozitate am trecut, pe hârtie, în perioada când s-a închegat proiectul, valoarea fiecărui obiect mare sau mărunt ce va fi dus la bord și cu roată chibzuinţă, zgârcenia dacă vreţi, aiasta e suma ce ne trebuie.

Și-acum parcă retrăiesc momentele grele, de descurajare, provocate de această analiză a costului expediţiei noastre – fiecare am studiat, îndelung, în tăcere hârtia cu socotelile făcute de proiectanţi. Știam cu toţii, din tatonările ce le făcusem anterior, că nimeni nu ne-ar fi pus. La dispoziţie o asemenea sumă.

Zile și nopţi ne spărgeam capul ca să găsim soluţia. Și am găsit-o, singura care exista, de altfel: să construim pluta și s-o echipăm… fără niciun ban! De fapt mai era una – să renunţăm, dar această variantă nu am luat-o, nicio clipă, în considerare. Așa că ne-am pus pe treabă.

La Sulina stătea ancorată, uitată de toţi, pluta cu care se făcuse, cu doi ani înainte, expediţia pe Dunăre. O în specţie amănunţită a celor zece bușteni de brad – cam atâta rămăsese folosibil din fosta ambarcaţiune ne-a adus o mare bucurie: da, ei puteau fi din nou utilizaţi, deși au stat în apă vreme de doi ani. Bușteniі nu putre ziseră, erau în perfectă stare, ceea ce ne-a amintit con semnările vechilor cronici din Evul Mediu care spun că brazii și molizii din Carpaţii românești erau foarte căutaţi de corăbieri pentru că din ei se făceau catarge care durau multă vreme.

Deci, ce ar fi fost mai greu de procurat, ba poate și mai costisitor, lemnul, îl aveam. Ne-am dat apoi seama că și vela cea mare de la pluta dunăreană putea fi folosită, cu condiţia să-i coasem întăriturі pe la colţuri și s-o croim din nou. O altă mare bucurie. Apoi ne-am răspândit prin ţară, pe la prieteni, amici și oameni de suflet. Explicam, convingeam, încălzeam inimile cu ideea expediţiei noastre. Se întâmpla una din două: primeam ajutor sau eram refuzaţi. Dar mai întotdeauna ni se oferea câte ceva din ce aveam nevoie. Multe întreprinderi, fabrici și uzine au contribuit la înzestrarea plutei. Pânza necesară pentru cele două vele-randa[46] și focul – o ţesătură foarte solidă din relon, ne-a făcut-o cadou un mare șantier din Iași. Tot la Iași un om admirabil, dovedind o deosebită receptivitate și adeziune la ideea noastră, ne-a dat posibilitatea de a realiza diferite subansamble ale plutei. Este vorba de inginerul *Emil Alexandrescu,* directorul întreprinderii pentru materiale de construcţie, unde muncește coechipierul nostru Emil Braharu. Alţi zeci de meseriași – tovarăși de muncă de-ai lui – au sărit cu entuziasm și i-au dat o mână

---

[46] *randa* — velă triunghiulară pentru manevră, plasată spre pupa, în spatele catargului.

de ajutor, în timpul lor liber, la confecţionarea a numeroase piese componente ale ambarcaţiunii.

Numeroase alte întreprinderi ieșene – I.T.A., Uzina „Nicolina", Fabrica de fibre sintetice, Depoul C.F.R. și altele – și-au adus aportul la construirea și dotarea plutei, oferindu-ne diferite materiale, scule, dispozitive trebuincioase. Dar și din restul ţării am primit ajutor. Întreprinderea de confecţii din Sfântu Gheorghe a pregătit câte un costum și câte o pereche de pantaloni albi, pe măsură, pentru fiecare membru al echipajului. Apăruseră în presă câteva știri despre expediţia noastră și semeni din multe colţuri ale ţării se interesau de noi. Primeam scrisori de încurajare de la oameni care nu știau ce înseamnă marea, dar care ne dădeau curaj; soseau și din cele care ne era tuiau să renunţăm la „o nebunie sortită eșecului". Necunoscut. Cu inimă caldă se ofereau să ne ajute în fel și chip – să muncească la construirea plutei, ne dăruiau haine călduroase, bărci de salvare pneumatice, chiar instrumente și hărţi de navigaţie. Un asemenea simpatizant, un tânăr muncitor din Brăila, ne-a pândit la Galaţi, când eram în trecere spre Sulina, și ne-a pus în braţe barca sa pneumatică, insistând într-atât s-o luăm încât nu l-am mai putut refuza. Numele său este-Vasile Antip și peste doi ani și el avea să realizeze o expediţie cu o plută, construcţie proprie, pe Dunăre. Culmea este că după ce am ieșit pe mare barca lui Antip ne-a fost singurul mijloc de a ne deplasa de pe plută în larg.

Dar cele mai multe oferte erau de participare la expediţie; tineri sau vârstnici din toată ţara, de felurite vârste și profesii ne scriau sau ne căutau ca să ne roage să-i includem în echipaj.

Iar ajutoare se iveau, de la oameni sau colective de unde nici nu ne așteptam. De către „Apemin" – Borsec ni s-au făcut cadou câteva sute de sticle de apă minerală.

Din partea fabricii de bere „Rahova" din București, fostul director, Octavian Anghel, ne-a dăruit câţiva litri de „Cerese", un fel de coniac; nici nu bănuiam ce bine avea să ne prindă în larg când o dușcă sau câteva picături puse în ceai ne încălzeau după o noapte de cart petrecută sub ploaie. Două restaurante bucureștene ne-au împrumutat două butelii și un aragaz pe care aveam să ne pregătim hrana. Iar când am apelat, pe ici, pe colo, ca să obţinem echipament sau instrumente de navigaţie, întotdeauna am fost primiţi cu înţelegere. Ministerul Apărării Naţionale a aprobat transferul pe plută, pentru perioada cât avea să dureze călătoria, a 60 de marmite[47], în care noi aveam să păstrăm apa potabilă, șase excelenţi saci de dormit de la vânătorii de munte, un aparat de radio emisie-recepţie, șase foi de cort; și tot de la armată am procurat pesmeţi uscaţi care au înlocuit perfect pâinea. De la "Navrom" ni s-au împrumutat hărţi de navigaţie, un sextant, un cronometru marin. Televiziunea română ne-a sprijinit, materialmente, foarte mult – ne-a finanţat cumpărarea unor alimente, a materialului lemnos necesar pentru puntea ambarcaţiunii și confecţionarea a patru flotoare metalice pe

---

[47] *marmită* — vas mare din metal, cu capac etanș, în care se transportă mâncarea caldă.

care le-am plasat sub buștenii de lemn, având rolul să mărească enorm flotabilitatea plutei. De la Departamentul Industriei Alimentare am primit în dar alimente – de la conserve de carne, peşte și legume până la zahăr, ulei și mălai.

Într-un cuvânt, pluta n-am înfăptuit-o numai noi șase, ci întreaga ţară. Au fost foarte mulţi oameni – miniștri, directori, ingineri, muncitori – care și-au dat obolul, într-un fel sau altul, la transpunerea în viaţă a proiectului nostru. Sute de oameni ne-au sprijinit moral sau material; și în zilele când eram pe mare, noi cei din echipaj, ne gândeam, mereu, cu recunoștinţă la acești sprijinitori ai acţiunii noastre, fără de care prima expediţie românească pe mare cu o plută nu s-ar fi realizat.

Doi cunoscători ai operei homerice, fraţii Armin și Hans Wolf, au publicat o carte intitulată *„Drumurile lui Ulisse”* care a făcut senzaţie. Fraţii Wolf au demonstrat că Ulisse, vrând să se întoarcă acasă după războiul troian, a efectuat o lungă călătorie cu pluta, călătorie care, de fapt, a durat zece ani.

N-a fost prea ușoară nici sarcina celor doi coechipieri ai noștri să încropească un proiect fără nicio documentaţie sau îndrumare tehnică. Ei au îmbinat tot ce au putut afla din cărţile scrise de alţi navigatori cu pluta de dinaintea noastră cu câteva cerinţe esenţiale construcţii lor navale, având grijă să facă o seamă de calcule de rezistenţă a materialelor (privind catargul, cârma, buștenii) și a volumului de încărcătură optimă. Și mai apoi ne-am dat seama că nici șantierele navale ultramoderne din toată lumea nu pot oferi la ora actuală niciun calcul, nicio informaţie tehnică sau principii constructive pentru alcătuirea unei plute, care a fost prima navă a omului, acum 25.000 de ani când, după unii autori, ar fi început istoria navigaţiei. Din ea, din această simplă plută, se trag, genealogic, după nenumărate metamorfoze tehnice, trans atlanticele, cargourile, mineralierele, superpetrolierele și toate celelalte – vapoare cu mașinării sofisticate, cu piloţi automaţi, computere, instalaţii de radar și motoare atomice.

De a fost bun sau rău proiectul plutei noastre vom judeca mai apoi, dar meritul celor doi tovarăși de echipaj este că l-au realizat și că după el a fost construită ambarcaţiunea noastră.

Mi-aduc aminte de vizita făcută de Gerö Szekeres și cu mine la Inspectoratul Navigaţiei Civile, Aveam cu noi macheta funcţională a viitoarei noastre ambarcaţiuni și intenţionam s-o prezentăm ing. Romeo Stănescu, pe atunci inspector general.

— E vreunul dintre dumneavoastră care se pricepe bine la marinărie? Aceasta-i foarte important, ne-a întrebat el.

— Nu, niciunul și din aceasta noi ne facem, cumva, un motiv de ambiţie, i-am răspuns. Nu pentru că subapreciem pericolele ce ne așteaptă și nici pentru că ne supraapreciem pe noi. Dar toţi avem aceeași părere, hotărâtă: omul trebuie să fie capabil să se descurce în orice situaţie, oricât de grea ar fi! Vom învăţa „din mers* să navigăm.

— Dar pe mare a fost vreunul din voi? ne iscodea un alt interlocutor, care fusese, ani la rând, căpitan de cursă lungă. Aţi văzut o furtună? Știţi cât de năbădăioasă este Marea Neagră? Dacă vă rătăciţi și intraţi într-o „zonă moartă”,

fără curenţi, fără vânt? Dacă vă prinde o furtună de gradul 6 sau 7 și vă desface pluta? Pentru câte zile puteţi lua apă și mâncare? Iată câteva întrebări doar, pentru care dacă n-aveţi răspunsuri bune vă este ameninţată însăși existenţa.

La astfel de întrebări ne gândisem și noi, cu multă vreme în urmă, și încercam să dăm acelui lup de mare cu care discutam răspunsuri cât de cât valabile pentru exigenţa și personalitatea sa. Dar tocmai atunci a intrat pe ușă un bărbat solid, ars de soare, ager în mișcări ca o felină, deși trecuse demult de prima tinereţe. A dat bună ziua tuturor, cu aerul degajat al omului obișnuit să comande sau să înfrunte mereu pericolul.

— Cel mai bun pilot de hidroavioane de la noi – ni l-a recomandat cineva și a rostit un nume pe care nu l-am reţinut.

Aviatorul mării a observat macheta plutei pe un birou, s-a apropiat de ea curios, a privit-o îndelung și-apoi a întrebat autoritar, mi s-a părut mie:

— Ce-i asta? Explicaţi-mi, n-am mai văzut așa ceva!

Gazdele i-au spus cine suntem și ce-avem de gând.

Pilotul s-a mai învârtit puţin pe lângă machetă și-apoi s-a apropiat de noi. Din toate mișcările și gesturile sale se vedea că-i un bărbat cu o personalitate puternică; obișnuit să fie ascultat, un om deschis, dur.

— Eu zbor deasupra mării de peste douăzeci de ani și-am văzut multe din tragediile ei. Nave rupte de furtună, rupte-așa – și strânge în pumnul său uriaș o cutie de chibrituri care s-a făcut ţăndări – sau pescari crescuţi de mici pe mare și care naufragiază după o viaţă. Marea-i rea, lovește fără cruţare, cu ea nu-i de joacă. Eu vă sfătuiesc să staţi acasă, lăsaţi marea pe seama celor care o înfruntă pentru că asta li-e meseria.

Dar dacă toţi acești semeni din jurul nostru, care ne sfătuiesc, prin viu grai sau în scris, să renunţăm la plecarea pe mare au dreptate? câţi ne-au argumentat. În fel și chip, că este o himeră să pleci pe Marea Neagră cu o plută? Mă cuprinde ameţeala când prin cap mi se zbuciumă astfel de întrebări și simt că îmi fierb creierii. Pentru a câta oară? Staţi, oameni buni, să gândim la rece.

Câţi alţii au navigat cu pluta și, după câte se știe, mereu echipajele au ajuns tefere, undeva la ţărm! Doar Rene Lescombe, navigatorul solitar, a pierit într-o furtună cum plită, cu pluta sa „1000 Bornes” pe când făcea cea de a doua traversadă peste Atlantic, sfârșind zdrobit de e în sulă din Arhipelagul Azorelor, spre sfârșitul călătoriei sale.

Uite-așa se furișează în tine șarpele îndoielii! Mă scutur de gândurile negre, îi fac cu ochiul lui Szekeres cu intenţia să-i dau și lui curaj. Căci simţeam, citeam în ochii lui, că și în el spusele pilotului de pe hidroavioane făceau ravagii. Tocmai atunci șeful Inspectoratului de Navigaţie Civilă ne-a trimis vorbă că ne poate primi în biroul său.

Inginerul Romeo-Stănescu a privit în tăcere foarte multă vreme macheta plutei noastre. Este o autoritate în materie de navigaţie și părerea lui avea să cântărească foarte, foarte greu în toată afacerea la care ne înhumasem.

După ce ne-a cerut multe explicaţii cu privire la funcţionarea plutei și a dotărilor

sale și după ce a studiat meticulos datele tehnice ale proiectului, inginerul Stănescu ne-a vorbit concis, cum îi era felul:

— Ambarcaţiunea dumneavoastră a fost bine concepută. Va trebui să aveţi mare grijă cum veţi traduce în fapt proiectul. În primul rând e necesar să fixaţi în prora un spargeval[48] solid, eventual din metal – așa ceva dumneavoastră n-aţi prevăzut, altfel valurile vă măturǎ fără cruţare puntea. Apoi, aveţi mare grijă la asamblarea plutei, s-o construiţi. Solid, atent, nu treceţi cu vederea niciun amănunt. Iar după ce va fi terminată va trebui ca o comisie de expertiză s-o supună unor teste. Altfel nu vă putem elibera carnetul de bord – așa prevede legea.

Cât despre mine, vă felicit: aţi conceput o plută faină.

Rămâne doar să vă urez succes la examenul expertizei…

Pluta am construit-o chiar la Sulina, pe malul canalului, la Mila 2, lângă o cherhana unde îşi aveau sediul două brigăzi de pescari. Acum, în noaptea aceasta când ne aflăm pe întinsul mării, bătuţi de valuri și furtună, mi-amintesc de zilele acelea de vară însorita când munceam pe rupte pentru a înfăptui o ambarcaţiune necunoscută marinarilor și pescarilor de azi.

Când am sosit la Sulina, pentru a doua oară în viaţa mea, nu mi-am aflat coechipierii pe cheiul portului, așa cum mă așteptam. O parte din echipaj începuse, încă de câteva zile, să asambleze ambarcaţiunea noastră aici, în orașul de la marginea mării. În schimb am găsit un mesaj la recepţia hotelului unde eram cazaţi, de fapt singurul hotel la acea vreme în Sulina; mă înștiinţau că ei se află undeva la capătul dintre mare al Canalului Sulina și că vin seara la hotel. Dar după căderea nopţii doar Emeric Suhanek a venit în oraș. Ceilalţi au rămas pe *șantier.* A două zi am ajuns, puţin emoţionat, la *șantier,* cum îi spuneam noi, în glumă, locului unde pluta prindea viaţă. Era pe la mila 2, deci foarte aproape de mare, pe malul drept al canalului. Ca să ajung acolo a trebuit să trec peste toate nisipurile depuse, de un veac și mai bine, de Dunăre între bătrâna Sulină – care era cândva o așezare situată chiar pe ţărmul Pontului Euxin – și mare; acesta constituie, de fapt, cel mai tânăr pământ al ţării şi la el se adaugă mereu altul, zămislit de nisipurile aduse de marele fluviu. Sunt aluviunile pe care le cară apele Danubiului de peste întinderea unei jumătăţi a Europei și ele conţin particule din pământul tuturor ţărilor riverane, amin tind parcă, de acea cosmopolită Sulină porto-franco de ieri. Acest nou pământ, a cărui geneză se petrece sub ochii oamenilor, crește în fiecare an, înspre larg, cu o jumătate de metru…

Înăuntrul unui pâlc de pomi – mică oază pe nisipurile aluvionare – ce înfruntă vitejește solul arid din jur pe care cresc doar mici smocuri de iarbă și tufe de papură), s-au ridicat câteva clădiri de zid spoit în alb sau din lemn dat cu catran ca să reziste umidităţii acestui istm ce înaintează ca o limbă uriașă de uscat între două

---

[48] *spargeval* — dispozitiv montat în prova navelor care prin profilul și rezistența materialului din care este confecționat zdrobește valul care izbește prova, diminuând foarte mult forța de lovire a acestuia, ușurând înaintarea navei.

ape – cea dulce a Dunării și cea sărată a mării. În acest ultim avantpost omenesc de la marginea mării (ba, ca să respect adevărul, mai este unul, foarte mic, mai spre gura canalului unde doar trei oameni muncesc, într-o căsuţă din beton implântată chiar în marele dig ce se înfige ca o săgeată în trupul apelor marine – și în care funcţionează o staţie meteorologică), se află un atelier mecanic și sediul câtorva brigăzi de pescari din Sulina.

Soarele era de-o suliţă pe cer când am ajuns la *șantier.*

Intru de-a dreptul în vârtejul muncii. Din echipaj suntem doar patru – Molocea, Suhanek, Braharu și cu mine; și suntem ajutaţi abitir de tânărul ieșean Ștefan Zaharia.

Ne-am înhămat la o treabă deloc ușoară. Muncă a dracului de grea pentru mine sau ceilalţi coechipieri, și ei oameni „de birou", neobișnuiţi cu efortul fizic intens. Doar Braharu și Ștefan, ortacul lui, nu se plâng de nimic și „trag" din plin. Eu, chiar din prima zi de muncă pe șantier am palmele pline de răni.

Când soarele ajunge în crucea cerului, îl aud pe Braharu:

— Muncește, muncește omul, dar mai și mănâncă. După mine!

Trage un chiot și ca la un semnal toţi sar în Dunăre. Eu după ei. E modalitatea de a ne răcori după o dimineaţă lungă de trudă. După o jumătate de oră stăm înșiruiţi la o masă lungă, așezaţi pe bănci din lemn de brad ce miros a rășină și a pește. Dar în nări alte arome năvălesc, atacând vehement celulele noastre olfactive, mirosul ameţitor de borș pescăresc și de pește prăjit pe jar. Suntem oaspeţi ai brigăzii de pescari condusă de Grigore Maxim.

Gazdele ne umplu farfuriile, în grabă mare, ca să fie fierbinţi, cu hălci mari de pește din fel de fel de soiuri — stavrid, morun, calcan, crap, somn, roșioară. După ce mâncăm pe săturate bucăţelele de pește, primim în farfurii, cu un polonic uriaș, zeamă din cazanul în care a fiert borșul; acesta este, de fapt, un sos foarte consistent, în care au fiert, pe-ndelete, multe kilograme de pește, a cărui carne s-a desfăcut în atomi de-atâta clocot la care a fost supus. Mâncată cu ardei iute, zeama e cea mai bună parte a borșului de pește. Căci așa mănâncă pescarii acest celebru preparat culinar al lor: întâi bucăţile de pește și-apoi zeama.

După vreo trei săptămâni, iată, eram mulţumiţi de felul în care mergea treaba. Pluta începuse să arate a plută, ba a navă adevărată, cum glumeam noi. Adeseori nici nu ne mai duceam seara, în oraș, ca să dormim la hotel.

Cădeam frânţi de oboseală după ce se lăsa întunericul; de-abia mai aveam putere să facem o baie în Dunăre. Apa caldă ne refrișa puţin, exact cât să mai avem putere să mai ronţăim un pește prăjit la grătar, ceva fructe sau să desfacem un borcan cu compot. Apoi ne târam într-un colţ mai liniștit, ne vâram în sacii de dormit, trăgeam peste noi plasele împotriva ţânţarilor și imediat cădeam într-un somn de plumb, fără vise.

Da, a ajuns să fie arătoasă pluta noastră! Pe vela mare este pictat chipul uriaș al lui Decebal regele-erou al dacilor. Deasupra stă scris cu litere de foc „Dacia 2050". Era anul când poporul român sărbătorea împlinirea a 2050 de ani de la înființarea primului stat centralizat și independent al dacilor. Echipajul se hotărât,

în unanimitate, ca ambarcaţiunea noastră să poarte acest nume, nu numai pentru a aduce un omagiu acelor străbuni ce ne-au aşezat vatră de ţară pe vecie, aici, pe meleagurile carpatodanubiene-pontice, ci și pentru faptul că în colţul nostru de lume pluta era folosită încă din acele îndepărtate timpuri.

Dar poate ar fi momentul să înfăţișez, cum am conceput și realizat noi această plută, cum am echipat-o ca s-o facem aptă să navigheze pe mare. O voi descrie cu lux de amănunte și sper să fiu explicit.

Cei zece bușteni de brad recuperaţi de la pluta cu care s-a efectuat, cu doi ani mai înainte, expediţia pe tronsonul românesc al Dunării, au fost curăţaţi, fiecare în parte, de alge și alte depuneri. Fiecăruia, dintre aceste trunchiuri de brad lungi de 15 m și cu un diametru de 35-40 cm i s-au dat câte trei găuri transversale, două la ea pete și una la mijloc. Prin aceste găuri am trecut – cum treci aţa prin urechea acului – cabluri din fire de oţel multifilar, pe care le-am ancorat la unul din Capete, de primul butuc de la babord cu buloane de oţel bătute în lemn, dar și cu tirfoane bine înșurubate. La tribord celelalte capete ale cablurilor ce străbăteau bușteni, după ce au fost bine tensionate cu vinciuri puternice, au fost și ele solid ancorate cu buloane și tirfoane de ultimul buștean. În acest fel bușteni au fost strâns *legaţi* unul de altul, formând o mare *placă* de masă lemnoasă, care era pluta propriu-zisă.

Apoi, pe bușteanul nr. 1 și nr. 10, deci primul și ultimul, am prins câte un alt buștean gros. Rostul acestora era să dea o supra-înălţare, peste care am prins puntea.

Acești doi bușteni i-am prins de cei legaţi în cabluri cu niște piroane uriașe din oţel, de peste un metru lungime, care au fost trecuţi prin găuri verticale date în butuci și strânse apoi în piuliţe și contrapiuliţe asigurate cu știfturi.

De-a latul plutei, cu capetele îngropate în bușteni de supra-înălţare, și ancoraţi cu cuie lungi și groase, au fost fixaţi dulapi[49], rezistenţi, din stejar. Pe ei a fost bătută puntea, alcătuită din scândură groasă.

Această punte nu a fost întinsă peste toată pluta, ci avea vreo șapte metri în lungime și era amplasată de la pupa până în faţa catargului, adică se întindea pe ceva mai mult de jumătate din lungimea totală a bușteni lor.

Între punte și bușteni legaţi pe orizontală s-a creat, astfel. Un spaţiu gol prin care se scurgea apa valurilor ce se zdrobeau în spargevalul de fier montat pe bușteni, la capătul lor dinspre proră. Acest spaţiu, de sub punte noi l-am utilizat plasând acolo marmitele cu apă potabilă, acumulatorii care ne-au furnizat curentul electric pentru luminile de poziţie ale ambarcaţiunii, lăzi cu apă minerală în sticle și două butelii de aragaz. Apa mării care circula pe sub punte ne-a menţinut *la rece* și apa potabilă și pe cea minerală și buteliile de aragaz care la soare pot deveni adevărate bombe în caz de lovire, având în vedere marea forţă de dilatare la căldură a gazului lichefiat.

Puţin mai spre proră, faţă de centrul plutei, s-a plasat catargul. El a fost

---

[49] dulapi — scânduri late și foarte groase.

confecţionat dintr-o ţeavă metalică cu un diametru de 80 mm la bază și de 60 mm spre vârf și înalt de 12 m. La baza sa a fost sudată, cum am mai spus, o talpă metalică bine ancorată pe cel de-al cincilea și el șaselea buștean. În vârf catargul avea un girofar cu sticlă galbenă și un bec cu lumină albă de poziţie; la un metru mai jos, sub aceste elemente de semnalizare, se afla o mică platformă, un fel de gabie[50]. La ea se ajungea pe o scară din frânghie groasă, bineînţeles confecţionată tot de noi, cu fușteie „din lemn, al cărei, capăt de jos a fost zdravăn ancorat de punte. Catargul mai era ancorat de sus cu patru cabluri din oţel care aveau capetele de jos prinse în cele patru colţuri ale navei. În limbaj marinăresc aceste parârhe au denumiri precise – cele două dinspre prora se numesc *patarafine,* iar cele două dinspre pupa – *straiuri.* Aceste cabluri din oţel le-am prins de bușteni nu rigid, ci cu ajutorul unor întinzătoare cu compensatoare, un fel de telescoape tubulare cu arcuri înăuntru, născocite de Emil Braharu; întinzătoarele aveau un mare rol: să lase catargul să oscileze spre vârf – în anumite limite – sub rafalele vântului, pentru că dacă ar fi fost absolut rigid s-ar fi putut întâmpla ca pe o fur tună puternică să se rupă. Aceste întinzătoare s-au com portat ireproșabil pe mare și dacă nu le-am fi montat sunt convins că am fi avut mari necazuri cu catargul, așa cum au păţit echipajele altor plute cărora furtunile, le-au smuls pui și simplu catargele. Și-aș întreba eu: ce te faci dacă în plină mare rămâi fără catarg și pânze și n-ai altele de rezervă?

În mijlocul punţii a fost ridicată o cabină – mic adăpost pentru echipaj, haine, aparatură, alimente higroscopice și sacii de dormit pe care trebuia să-i menţinem, cu orice preţ, mereu uscaţi. Din memoriile altor expediţionari cu pluta știam că adeseori furtunile au deteriorat cabinele, moment după care traiul la bord a devenit un chin infernal. Când vântul bate cu putere, cu sute de rafale pe oră, zile și nopţi la rând, forţa lui distructivă este enormă. Cei câţiva metri pătraţi ai cabinei primesc pe furtună presiuni de multe tone. Tot ce nu-i foarte solid făcut, ce nu-i bine ancorat de bord este încet, încet dislocat, smuls. Așa se explică de ce vântul și valurile au distrus cabinele de pe plutele altor câtorva expediţii precedente.

Cei doi proiectanţi ai noștri au prevăzut o cabină pe care s-o construim din lemn. Dar Braharu, un inventiv inepuizabil, care găsește soluţii dintre cele mai neaștetate și bune, a construit cabina noastră din masă plastică armată cu fibră de sticlă. Rostuise de la Iași niște plăci din asemenea material de o rezistenţă neobișnuită care aveau patru mari avantaje: erau foarte ușoare, se modelau cu ușurinţă, se tăiau cu orice fierăstrău și se lipeau perfect cu rășină epoxidică. Așa ne-am făcut o cabină ideală. De formă semicilindrică, înaltă de 1,70 m în partea ei cea mai de sus, lungă de 3 m și lată de 2,5 m, ea ne oferea un adăpost sigur împotriva vântului și-a ploii.

Intram în cabină printr-o deschizătură dreptunghiulară, dinspre pupa, cum e și

---

[50] *gabie* — platformă, fixată de catarg, folosită ca post de observaţie sau, la navele cu pânze, ca loc de unde se manevrează parâmele.

normal, pe care o închideam, la nevoie, cu o foaie de cort. La ușă, un prag de vreo jumătate de metru înălţime, nu lăsa apa valurilor să se strecoare în cabină. Dar și dușumeaua cabinei era din folie de masă plastică lipită etanș, așa că nici pe dedesubt nu ne putea asalta apa. Întreaga cabină am ancorat-o cu trei cabluri flexibile din oţel, petrecute peste ea și pe sub bușteniii din care era formată pluta și care au fost, apoi, bine strânse cu acele dispozitive simple, dar eficiente, care sunt întinzătoarele. Niciun val nu ne-ar fi putut smulge cabina; am fi rămas fără ea doar dacă ambarcaţiunea s-ar fi desfăcut în bucăţele., în timp ce montam cabina am descoperit un mare avantaj al ei, dar și un mare dezavantaj. Avantajul era, că materialul din care era confecţionată nu lua foc – nici măcar de la scânteile aparatului de sudură – și asta era foarte important pentru că pe mare singura noastră sursă de foc avea să fie acele chibrituri speciale făcute pentru marinari – nu se umezesc și se aprind și pe vânt – despre care nu mai povestesc ce greu le-am procurat. Dezavantajul, însă, ne-a pus rău pe gânduri. Când era soare afară, aerul din cabină devenea insuportabil, fierbinte, sufocant; masa plastică se încingea, temperatura se amplifica oră de oră și te simţeai înăuntru ca într-un cuptor.

— O să ni se coacă la toţi creierii până la sfârșitul expediţiei, iată, acesta este norocul nostru – șuguim noi amar, învârtindu-ne neputincioși pe lângă cabină ca să găsim o soluţie. Și n-o aflam – singura, la care ne gândeam, ar fi să stropim mereu, din exterior, cu apă, pe reţii cabinei. Însemna un travaliu în plus pentru cei din cart. Dar după câteva zile am înlăturat și acest dezavantaj. Soluţia ideală ne-a oferit-o un pescar necunoscut.

Parcă îl văd se uită cu mare interes la lucrarea noastră, intră câteva minute în cabină, ciocănește pereţii ei — probabil nu mai văzuse fibră de sticlă armată cu poliester –, iese repede afară, se șterge de sudoarea ce l-a năpădit și sare agil în barca sa. Înainte de plecare spune doar atât: „Scăpaţi de dogoarea din cabină dacă o înveliţi bine cu rogojină.

După ce am acoperit-o, zăpușeala a dispărut. Ziua, înăuntru, e răcoare, iar noaptea cald. Chiar și pe podea am întins un *persan oltenesc,* cum glumeau moldovenii din echipaj – adică un strat gros de împletitură de papură, ceea ce a mărit gradul de izolare termică a cabinei. Da, ideea pescarului cel necunoscut ne-a scos dintr-o mare încurcătură și noi nici măcar n-am apucat să-i mulţumim.

Tot în cabină, pe pereţii ei laterali, în dreapta și stânga ușii, am montat două lăzi, lungi cât un stat de om și late cât un pat de-o persoană. Pe aceste două lăzi puteau dormi, deodată, doi oameni din echipaj. Alţi doi îşi aveau locul de odihnă, peste noapte, pe o saltea pneumatică dublă ce se așeza pe podeaua cabinei, între cele două lăzi.

Deci, în cabină puteau dormi patru dintre noi – să nu uităm că doi din echipaj aveau să fie tot timpul, cu schimbul, de cart.

Interiorul uneia dintre lăzi a fost divizat în șase compartimente, câte unul pentru fiecare membru al echipajului; în ele aveam să ne păstrăm hainele și echipamentul personal. Cealaltă ladă era destinată păstrării alimente lor degradabile (zahăr, griș,

lapte praf, ciocolată, cafea, ceai etc.), rachetelor de semnalizare, bateriilor de rezervă pentru lanterne și altor obiecte delicate, deoarece era un loc uscat și complet ferit de apă.

În capătul dinspre prora al cabinei, deci cel opus ușii, încropim trei rafturi și o mică măsuţă. Aici orânduim cărţile și hărţile de navigaţie, barometrul, sextantul și cronometru marin – cele două din urmă închise în cutiile lor de lemn. Mica bibliotecă de deasupra măsuţei mai cu prinde câteva romane aduse de coechipieri, cărţi ştiinţifiice și de informare despre Marea Neagră și oceanele Terrei. Sacii de dormit și salteaua pneumatică se pliau, di mineaţa, și se orânduiau, peste zi, pe capacele celor două lăzi.

Pe cabină, afară, am prins șase veste individuale de salvare, trei înspre babord, trei înspre tribord. Când ne-au sosit aceste veste de salvare – împrumutate de la *Navrom* – Made în U.S.S.R., cum scria pe ele în englezeşte, limba mondială a navigatorilor, ca și a aviatorilor, am mai descifrat în limba rusă o frază imprimată cu tuș negru; era un avertisment pentru cel care ar fi fost nevoit să folosească o asemenea vestă: ea rezistă în apa de mare doar… 48 de ore. Vestele de care zic sunt confecţionate dintr-o pânză groasă, portocalie, ca să fie vizibile de la distanţe mari; se îmbracă pe bust și se leagă apoi, strâns, pe corp, cu câteva șireturi. Înăuntrul pânzei sunt prinse niște calupuri de plută ce se orânduiesc ca o centură pe mijlocul celui ce o îmbracă. Ne-a șocat, neplăcut inscripţia avertizoare de pe vestă. Cum adică, în caz că naufragiem și ajungem să plutim pe apă cu aceste *veste de salvare* ceasurile ne sunt numărate? nu ne dumiream noi. Eram profund contrariaţi de faptul că o vestă de salvare nu te ţine la suprafaţa apei decât 48 de ore.

La bord mai avem șase colaci de salvare pe care îi prindem de frânghia întinsă pe suporţi metalici verticali, înalţi de un metru și ceva, fixaţi de jur-împrejurul plu tei și care au rostul să n-o asigure o oarecare siguranţă atunci când circulam pe punte sau pe bușteni, o balustra dă care ne ferește cât de cât de căderea în apă.

La pupa, în capătul punţii, se află timona – o cârmă clasică – de tip pană, cu o suprafaţă de 1,2 m², solid construită din tablă groasă, dublă, cu inserţii metalice interioare. Ea este manevrată de sus. Do pe punte, printr-o transmisie simplă: un șurub melcat, având raportul 1/25, acţionează un tambur; pe el se înfășoară-desfășoară un cablu de oţel care acţionează un alt tambur fixat de cârma de sub apă și face ca pana de oţel a cârmei să poată fi manevrată după voinţa timonierului.

Timona propriu-zisă este o roată din lemn, o banală roată de căruţă, cu câteva minere din alamă – cavele, cum le spun marinarii. Pe o latură a roţii-timonă am scris: „Dacia 2050 – prima expediţie românească cu pluta pe Marea Neagră”, iar pe cealaltă latură un îndemn muncalit: „Rupe-ţi oasele, dar nu da drumul la timonă!” La timonă am montat o mică busolă de aviaţie, etanșă, cu cifre fosforescente. O altă busolă marină o păstrăm în cabină. Lângă postul timonei prindem, solid, pe punte o ladă; pe capacul ei aveau să stea comod, cei de cart; iar înăuntrul ei, deci foarte la îndemână, ţinem toate sculele și uneltele pe care le vom folosi pentru diferite reparaţii.

Între timonă și tribord am încropit *bucătăria.* Aceasta e o ladă lungă, cu capac, confecţionată din scânduri bine încheiate; lada o fixăm bine de punte. Interiorul lăzii este împărţit în două jumătăţi: în stânga, pe fund, fixăm un reșou de aragaz cu două ochiuri; în dreapta, într-un fel de rastel, stau prinse tacâmurile, farfuriile, oalele și celelalte ustensile necesare pregătirii bucatelor. A trebuit să născocim și niște dispozitive din sârmă care, introduse în ladă, deasupra reșoului, nu lasă oalele să alunece de pe ochiul cu flacără, în cazul când pluta avea să fie înclinată de valuri. Două butelii de aragaz au fost fixate sub punte, pe butuci; ele au fost racordate la reșou printr-un furtun lung.

Datorită faptului că scândurile lăzii erau bine etanșate. Flacăra reșoului ardea în orice condiţii meteorologice — vântul nu pătrundea înăuntru, iar când ploua închideam capacul lăzii și mâncarea fierbea mai departe; bineînţeles, trebuia doar ca, pe vreme de potop, cel de serviciu la bucătărie să se adăpostească sub o foaie de cort.

Chiar pe cele mai mari furtuni care ne-au izbit, bucătăria a funcţionat perfect. Cu toate că pluta sălta îndrăcită și avea un ruliu[51] și un tangaj[52] mari, ba în plus era ridicată – coborâtă veșnic, pe verticală, de valuri; toate aceste mișcări păreau așa de line. Încât supa sau ceaiul care fierbea în oală nu se vărsa. Arareori câteva picături mai săreau pe reșou, doar atunci când pluta era lovită în travers[53] de câte un val foarte înalt, care arăta, pe furtună mare, cam cât un bloc de șase-șapte etaje. Nu pot descrie în cuvinte ce binefacere uriașă pentru psihic înseamnă o simplă farfurie cu supă fierbinte sau cu lapte cu orez aromat când o mănânci după o noapte în care n-ai putut dormi din cauza furtunii, după ce ore în șir ai stat sub ploaie torenţială, ai manevrat mereu velele și tot timpul ţi-e așa de amorţit trupul, încât nu-ţi mai simţi mâinile și picioarele iar prin toţi mușchii simţi doar înţepături dureroase. O banală porţie de supă fierbinte, pe care acasă o îngurgitezi ca un automat, capătă dintr-odată simbol de elixir al vieţii.

Ca să termin cu capitolul alimente voi da câteva amănunte despre hrana îmbarcată pe pluta „Dacia-2050". Cantităţile de provizii au fost calculate per om, considerându-se că fiecare din echipaj trebuie să consume 3 000 – 4.000 calorii pe zi, ţinând cont de faptul că un navigator pe o ambarcaţiune cu vele depune un travaliu mare de-a lungul unei zile, face de cart 4 – 6 ore din 24, se confruntă mereu cu frigul, furtuna, ploaia, emoţiile. Cantitatea totală de alimente este determinată de numărul celor din echipaj și de durata expediţiei. Important este să se știe ce anume alimente se pot lua pe o asemenea călătorie care nu are, desigur, camere

---

[51] *ruliu* — mișcare alternativă de înclinare a unei nave sau a unei aeronave în jurul axei sale longitudinale.

[52] *tangaj* - mișcare alternativă de înclinare a unei nave (aeronave) în sensul lungimii ei.

[53] valurile sau vântul în travers lovesc o ambarcațiune lateral.

frigorifice, cambuză[54].

depozite sau recipienţi cu etanșeitate perfectă, ca oricare dintre navele zilelor noastre, astfel ca apa și umezeala excesivă să nu deterioreze proviziile.

Noi am luat alimente, în marea lor majoritate, conservate sau care nu se puteau altera. Carne de porc și de vacă în suc propriu, apoi șuncă, scrumbii în ulei, pateu de ficat – în cutii. Câteva alte preparate din carne, tot la cutii: rinichi în sos de vin, ruladă din carne de vită, boeuf à la Stroganoff, gulaș cu carne de vacă și ciuperci.

O bucată zdravănă de costiţă și câteva ouă, consumate în primele zile de la plecarea pe mare, ne-au asigurat câte va mic-dejunuri. Aveam apoi un bogat sortiment de paste făinoase – orez, griș, tăiţei, fidea, macaroane, biscuiţi. În cutii de tablă, de 1 kg, ermetic închise, aveam brânză telemea în zer. Am luat și mălai; în zilele când desfăceam o cutie de brânză, făceam și o mămăligă, era „bătaie" pentru asemenea fel de mâncare neaoș românească; cu zerul de la brânză acream ciorba. În borcane aveam ghiveci, fa sole verde, mazăre, zarzavat pentru ciorbe, gemuri, compoturi, dulceaţă. Câteva zeci de plicuri de supe concentrate, diverse. Mai aveam provizii de zahăr, ciocolată, napolitane – niște excelente napolitane umplute cu creme de fructe fabricate la Sibiu, care s-au păstrat perfect până la sfârșitul expediţiei, doar în ambalajul lor de staniol, apoi pastă de bulion, lapte praf, cacao, suc de lămâie și portocale tip „Hellas", sare, piper, foi de dafin, până și boia. În lăzi de tip navetă aveam stocul de băuturi – apă minerală, câţiva litri de whisky românesc marca „Ceres" și mai multe sticle de „Regală de Jidvei". Un stoc de cafea, nescafe și ceai asigura băutura caldă, revigoratoare, de-a lungul zilei. În loc de pâine, cum am mai spus, am încărcat în „cămara" noastră patru lăzi cu pesmeţi din făină albă, uscaţi, gustoși și hrănitori, așa-numita „pâine de război", oferiţi de armată. Zarzavaturi și legume proas pete – deși acestea aveau o viaţă doar de câteva zile – n-am putut îmbarca, n-am mai apucat să ni le procurăm la Sulina, în dârdora plecării.

În faţa cabinei, pe punte, la piciorul catargului, am încropit un fel de cambuză: lăzile cu apă minerală, vin, cutiile și borcanele cu conserve, gemuri și compoturi le-am orânduit într-un careu și le-am amarat[55] temeinic pe punte; în interiorul careului de lăzi am stivuit zece saci de polietilenă plini cu alimente. Am acoperit apoi totul cu o prelată groasă, cauciucată, pe care am legat-o pe deasupra, ca într-o plasă, cu frânghii groase. Această rostuire a alimentelor a fost bine gândită căci n-am avut nicio problemă cu ele. Când trebuia să scoatem câte un sac cu alimente, niscaiva sticle ori borcane, dezlegam prelata la un colţ, apoi refăceam cu atenţie legătura.

---

[54] *cambuză* — magazie de alimente amplasată, de obicei, sub punte pentru a fi ferită de umezeală și a avea o temperatură cât mai constantă.

[55] *amarare* — fixarea unui obiect (cu frânghii, scoabe sau alte mijloace) pe o ambarcațiune astfel încât acesta să nu se deplaseze datorită balansului provocat de valuri, de ruliu sau tangaj.

Alimentele pe care le conţinea un sac le transferam în două mici lăzi de lemn pe care le ţineam, la îndemână, lângă *bucătăria* noastră, acoperite și ele cu o prelată.

Dar să descriu mai departe construcţia plutei, în jumătatea ei dinspre prora, în partea din faţa cabinei.

Puntea se termina în faţa catargului. De aici și până la proră se circula direct pe bușteniі cei groși care formau corpul de bază al plutei.

Deci, treimea din faţă a plutei era cea mai puţin încărcată. Nici nu se putea amplasa ceva în această zonă pentru că bușteniі erau la nivelul apei care răbufnea printre ei în fiece clipă. Nu era prea plăcut să pășești în această porţiune pe vreme de noapte sau rece, mai ales pe furtună, pentru că imediat te pomeneai ud până la piele. Aici, pe bușteni, au fost montate: un mic vinci manual, cu care lăsam și ridicam cele două ancore; ele erau agăţate în prora plutei, pe *spargevalul* metalic, confecţionat din tablă de oţel groasă de 5 mm. Cablurile de oţel ale ancorelor se depănau când erau acţionate de vinci, prin cele două *nări*[56] din spargeval; cablurile stăteau strânse colac, prinse cu niște dispozitive de agăţare fixate în interiorul spargevalului, iar ancorele rămâneau suspendate în afara spargevalului, în faţa nărilor.

Pe porţiunea de bușteni lipsită de punte mai era plasat un mic vinci pentru manevrarea velei mari și se mai aflau câteva scule și dispozitive absolut necesare la bord: o ţapină, un ţuiac, o secure, saule subţiri având la un capăt bandule din lemn, un cablu de remorcaj, cângi, câteva vâsle lungi care ne puteau folosi la punerea plutei „pe vânt”, ceva scânduri și bârne pentru eventualele reparaţii, vreo trei-patru colaci de frânghie.

De la vinciul de ancore, cu un capăt prins zdravăn de bușteаn, trecând peste spargeval și avântându-se vreo trei metri dincolo de prora se afla bompresul, confecţionat din ţeavă metalică. Sub bompres era întinsă o scară de frânghie pe care ne puteam căţăra. Atunci când trebuia să manevrăm vela foc, în caz că ne-o încurca vântul în timp ce o desfăceam sau o strângeam.

Pe catarg se înălţa vela mare, trapezoidală, având sus și jos câte o vergea metalică, ea se ridică și se coboară cu vinciul cel mic care acţionează un cablu ce alunecă pe scripeţi.

Înspre pupa, deasupra cabinei, era fixat un arbore, orizontal și mobil, cu un cap prins de catarg, care susţinea randa; aceasta se ridică şi se lăsa acţionată de o cordelină din relon care circula ca și celelalte parâme pe *raiuri,* cum le zice marinărește scripeţilor.

Ambarcaţiunea a fost deci dotată cu trei pânze – vela mare, foc și randă – și nu doar cu una sau două ca în cazul altor plute veliere cu care s-a pornit pe mări și oceane. Sistemul acesta de pânze a fost adoptat de la micile veliere cu care pescarii sau sportivii apelor îşi manevrează cu uşurinţă ambarcaţiunile. Gândeam,

---

[56] *nară* — orificiu din puntea sau din bordajul unei nave prin care lanțul sau parâma ancorei iese în afara bordului.

noi, că având asemenea vele puteam „prinde” și vântul travers și chiar să navigam în volte[57]; de-abia pe mare ne-am dat seama ce greu de stăpânit este o plută în furtună și am înţeles că toţi navigatorii cu acest gen de „navă”, de la Ulisse până în zilele noastre, au trebuit să ducă o muncă titanică cu valurile, curenţii și vânturile ca să poată înainta spre ţărmul dorit.

Pentru a înlătura pe cât posibil deriva au fost prevăzute două derivoare ce erau montate pe bușteni și ieșeau, printre ei, în jos, în apă, puţin mai spre pupa faţă de mijlocul plutei. Braharu dăduse o mare atenţie confecţionării acestor dispozitive anti-derivă pentru că, știam din citite, mai toţi ceilalţi expediţionari cu pluta, de dinaintea noastră, au avut mari necazuri cu derivoarele, multe fiind în doite, rupte, sparte, distruse chiar complet ori smulse de valuri. Derivoarele noastre, fiecare având aproape 3m², erau astfel construite: două foi de tablă groasă, paralele aveau sudate între ele nervuri metalice care le dădeau o foarte mare rezistenţă la îndoire; practic ele nu puteau fi deformate de niciun val, oricât de mare și puternic ar fi fost. Între cele două foi de tablă ale derivorului s-a creat, prin sudare etanșă, un spaţiu gol în care s-a înmagazinat aer. Așadar, scufundate în apă, derivoarele noastre, având aer în interior, nu cântăreau prea greu, deveneau un fel de flotoare. În timp ce le montam, Braharu spunea mereu cu mândrie și optimism:

— Aș vrea să văd un val care ar putea distruge un asemenea derivor!

După ce am montat și derivoarele, armarea plutei era pe sfârșite. Mai rămânea să prindem sub bușteni patru flotoare[58]. Nu aveam încredere în flotabilitatea bușteni lor de brad? Ba da, dar era o măsură de prevedere. La un calcul făcut s-a dovedit că pluta, armată în întregime, încărcată cu alimentele necesare și cu tot echipamentul atingea o greutate de peste 15 tone. Or, sub acest tonaj, susţineau proiectanţii, bușteni, deci pluta, s-ar fi scufundat adânc în apă, iar valurile ar fi spălat mereu puntea. Și ca să n-avem o asemenea neplăcere s-au conceput și proiectat cele patru flotoare. Braharu le-a făcut, asemeni cabinei, tot din masă plastică armată cu fibră de sticlă. Le confecţionase la Iași și le adusese într-un autocamion de mare tonaj, odată cu celelalte subansamble ale ambarcaţiunii.

A doua zi, când ne trezim, privim calendarul – avem un calendar prins pe un perete al cabinei – eram într-a cincisprezecea dimineaţă de august, o dimineaţă superbă cu cer înalt și soare mult. Copacii de pe malul Dunării foșnesc sub bătaia unui vânt cald și puternic ce bate constant spre sud; dinspre mare răzbat mirosuri de alge și ţipete de pescăruși.

— Să-i dăm bătaie, băieţi, îl auzim pe Molocea, ca să terminăm cât mai degrabă

---

[57] *navigația în volte* — prin anumite manevre ale pânzelor și ale navei, folosind chiar vântul lateral sau cel care bate din față se poate înainta, mergându-se în zigzag.

[58] *flotor* — dispozitiv etanș, care formează în interior o cameră de aer, care poate pluti și susține pe apă o ambarcațiune, un pod, un ponton, un hidroavion, instalații de descărcare a petrolului etc.

totul, poate apucăm acest vânt dinspre nord trimis pentru noi, de zeii buni ai mării.

Oftăm, căci doar sufletele noastre știu cât de nerăbdători suntem să plecăm pe ape. Ehei, dacă am prinde la ieșirea în mare un asemenea vânticel! în câteva zile am fi la Istanbul.

Pentru a nu știu câta oară visam cu ochii deschiși: vedeam, aievea parcă, harta Mării Negre pe care am trasat itinerarul expediţiei noastre: Sulina – Varna – Istanbul – Odesa – Sulina. Voiam să ajungem până la Ţarigrad – cum i se spunea odinioară Constantinopolului[59] – ca să vedem dacă se poate naviga acolo cu o plută. Dacă totul mergea bine, la Istanbul aveam să așteptăm un vânt spre nord și cu el aveam să efectuăm o traversadă a întregii Mări Negre, până la Odesa; de aici, cu un alt vânt prielnic ne vom întoarce la Sulina. Nu degeaba am întorc mit noi acest itinerar în circuit, ci un gând anume ne-a îndemnat. Până la noi nicio plută lansată pe mare sau pe ocean nu s-a înapoiat în locul din care a plecat. Dacă am fi putut respecta itinerarul fixat; însemna să realizăm o mare premieră. Ar fi fost prea frumos: un nou record european și o performanţă în premieră mondială! Bună oară, dacă se încerca o traversare a Atlanticului pluta era lansată din America de Nord și echipajul, profitând de vânturile și curenţii oceanului, făcea tot posibilul să atingă partea cea mai vestică a continentului european, adică insulele britanice. Așa a procedat John Mikes și cei doi co echipieri ai săi, George Miller și Jerry Mallene, când în 1867 au traversat cu pluta *Nonpareil* Oceanul Atlantic.

A fost cea dintâi călătorie cu pluta din timpurile moderne, și a doua în istorie după cea a lui Ulise, care a navigat, încă înainte de era noastră, prima oară în lume cu asemenea ambarcaţiune. Cei trei curajoși și-au lansat pluta lor – construită din trei uriași cilindri din cauciuc indian, natural, care pluteau datorită spongiozităţii lor și nici nu putrezeau – de la New York și tot ţinând spre răsărit, înfruntând vânturi năprasnice, au ajuns după 51 de zile în portul englez Southampton, după un parcurs de 4.000 de mile. *Nonpareil (Inegalabila),* îndreptăţindu-și numele, a demonstrat că temutul Atlantic poate fi traversat și cu o plută firavă, deschizând o eră a navigatorilor de maro curaj. Unii au plecat și singuri. Așa a fost celebrul *Alain Bombard,* cel care în 1952 a navigat solitar, la bordul unei mici plute, pentru a demonstra că omul poate supravieţui pe ocean prin propriile sale forţe și cu voinţa de a învinge (el nu a luat pe bord, la plecare, nici apă, nici alimente).

Bombard a plecat de la Ed-Dar El-Beida, străvechiul port de la Oceanul Atlantic

---

[59] *Constantinopol* — oraș fundat de împăratul roman Constantin cel Mare pe locul vechii colonii grecești Byzantion, devenit în anul 330 capitala Imperiului roman, apoi a Imperiului bizantin, unul dintre cele mai mari orașe ale evului mediu, puternic centru cultural și economic; asediat de avari, arabi, selgiucizi, slavi și cruciați (care l-au cucerit în 1204, stăpînindu-l până la 1261), cucerit de turcii otomani la 29 mai 1453, Constantinopolul a devenit capitala Imperiului otoman (până în 1923), sub numele de
Istanbul.

de pe coasta marocană, cunoscut azi sub numele de Casablanca, și a ajuns în Barbados, insulă din grupul Antilelor Mici, la sud de Martinica, după 65 zile, răstimp în care a străbătut 3.000 de mile, urmând un drum într-un singur sens, mai mult sau mai puţin drept, după cum i-au îngăduit vânturile, curenţii și furtunile.

Deci, toate expediţiile similare și-au înscris pe ape o rută într-un singur sens. Noi doream, cum am mai explicat, să ajungem, pentru prima oară cu o plută, în portul de unde am plecat, în cursul aceleiași călătorii. Voiam să ne folosim, însă, de curenţii specifici Mării Negre. Puternicele șuvoaie de apă ce se năpustesc prin strâmtoarea Bosfor dinspre Mediterana, Egee și Marmara se desfac în Marea Neagră în două „ramuri": unul o ia spre vest și unul spre est, formând două mari „carusele" de apă care se rotesc în sens contrar, precum două roţi de angrenaj.

Pe curentul dinspre vest aveam să evoluăm noi. Curentul acesta, intrând din Bosfor, străbate marea, atinge coasta Crimeii și se „îndoaie" spre vest, spală coasta Ucrainei, apoi ţărmul românesc, cel bulgar și se întoarce spre Bosfor. Plecând din Sulina pe acest curent aveam să ajungem la Istanbul; de acolo prinzându-l pe cel ce mergea spre Crimeia, după o escală la Odesa, aveam să ajungem, cu el, înapoi la Sulina. Un calcul simplu, realizabil ușor, gândeam noi. Uitasem, însă, de un proverb românesc, plin de înţelepciune, care te îndeamnă întotdeauna la prevedere: Socoteala de acasă nu se potrivește cu cea din târg.

Așa că în dimineaţa aceea superbă de august, ia în demnul lui Victor Molocea, ne apucăm, cu febrilitate, să montăm cele patru flotoare. Privim fericiţi vârfurile plo pilor din jurul nostru cum se încovoaie sub vântul puternic ce alerga, neobosit, spre sud. Gerö Szekeres tocmai sosise cu o veste bună – luase examenul de navigator susţinut în faţa unei comisii la Constanţa și primise un certificat pe care scria că putea fi *skipper*[60].

S-a făcut ora 11 când am terminat de prins întâiul flotor sub plută, cel din prora-babord. Toată partea din faţă, în stânga plutei, este acum cu mult ridicată sub apă.

Victor Molocea, cu gândirea-i exactă de inginer, face o socoteală cu glas tare:

— Deci, un flotor, pentru a-l monta, ne-a „mâncat" trei ore din zi. Ne mai trebuie încă nouă ore pentru celelalte trei: nu ne culcăm la noapte până nu terminăm treaba aiasta. Montăm, uite-aici pe punte și pe mal, două proiectoare ca să putem lucra și pe întuneric.

Stăm și fumăm în tăcere și chibzuim la propunerea lui Molocea, când iată că apare pe Dunăre, venind dinspre mare, un remorcher puternic ce trage după el un vas „mort", o epavă; cu carena din metal înnegrită poate de vreme, poate de vreun incendiu, nava aceea înainta tristă, cu puntea pustie, târâtă în sus pe Dunăre, ca o vită dusă la tăiere. Stăteam tolăniţi pe punte și cătam cu nostalgie la vaporul acela bătrân și pustiu ce trecea la vreo două zeci de metri de noi.

Parcă-i *Olandezul zburător* îl aud pe Ladistau Aradits.

---

[60] *skipper* (în l. engl.) căpitan (de vas comercial, de avion, de echipă sportivă, de navă cu pânze sportivă).

Deodată, de sub babordul navei pustii se desprinde o bărcuţă și vedem cum în ea un om vâslește voinicește.

De-abia atunci pupa navei ajunge în dreptul nostru și îi descifrăm numele: *Eforie.* Bărcuţa cu omul singuratic coborât de pe *Eforie,* condusă de mâini viguroase, vine aţă spre noi, săltând peste valurile din siajul[61] remorcherului și al navei pustii. Acum, că e aproape de noi, vedem în ea un bărbat tânăr, viguros, ars de soare, în pantaloni scurţi și tricou de marinar. Își aduce barca la tribordul plutei, leagă frânghia de o baba[62] dintr-o singură mișcare și, agil ca o felină, dintr-un salt urcă pe punte, lângă noi.

— Bună ziua! Asta-i pluta care pleacă pe mare?

— Da, răspunde Molocea.

— Vă căutam, voiam neapărat să vă cunosc. Daţi-mi voie să mă recomand: *Alexandru Dima,* șef de echipaj pe *Eforie* – și ne arată nava cea neagră ce urcă pe fluviu, trasă de remorcher.

— Adică, am fost șef de echipaj pe *Eforie,* adaugă, cu un ton de părere de rău în glas proaspăta noastră cunoştinţă.

Așa aflăm povestea „Olandezului zburător" ce trecuse pe lângă noi și care ne stârnise uimirea. *Eforie* naviga pe ultimul său drum spre nefiinţă. A fost adusă de pe mare, aici la Sulina, pentru a fi tăiată bucăţi-bucăţele și apoi tot corpul ci, devenit fier vechi, să ia drumul furnalelor pentru a fi topit. A fost cea mai bătrână navă metalică din flota românească, construită în 1918 la Southampton, în Anglia. Era ultimul vapor cu aburi de la noi. Carcasa sa era consolidată de 30.000 de nituri. Capacitatea 5 600 tdw. A plutit, bătrâna carapace, pe toate mările și oceanele lumii, în cei șaizeci de ani cât a navigat sub pavilion românesc. Numeroși marinari și-au făcut ucenicia pe bordul ei, dar mulţi au preferat s-o slujească ani de zile, cu credinţă, până la pensionare.

— Vă doresc drum bun și succes. Vânt bun la pupa! rostește Alexandru Dima tradiţionala urare marinărească și apoi sare în barca sa, o dezleagă de plută și înainte de a pune mâna pe vâsle, ne mai spune:

— Trebuie să ajung din urmă nava mea.

Victor Molocea, cu „ochiul lui tehnic", cum îl ironizam noi, se pune să observe, mai mult decât alţii, pluta. Se repede la prova, se apleacă mult peste babord și îl auzim slobozind o chemare.

— Hei, băieţi, veniţi repede încoace!

Ne precipităm într-acolo. Victor arată, mutește, spre locul unde am scufundat, sub plută, primul flotor. Braharu scapă o înjurătură cumplită.

— Flotorul a luat apă, mai zice el cu voce pierită.

---

[61] *siaj* — dâră de spumă și de mici valuri lăsată în urma ei, în timpul înaintării, de o navă.

[62] *baba* — dispozitiv în formă de mosor fixat pe puntea navelor sau pe cheiuri, de care se leagă parâmele navelor acostate.

Pe mine carnea se strânge de parcă m-am aruncat într-un bazin cu apă rece ca gheaţa. Aşadar, înregistrăm primul eşec. Îmi închipui ce ar însemna ca pe mare toate flotoarele, sau măcar unul, să se umple cu apă!

— Şi dacă o să renunţăm de tot la aceste „băşici „de plastic, propun eu.

— Calculele de flotabilitate le-am prevăzut, altfel buştenii de la baza plutei se vor scufunda în apă, dă răspuns Gerö Szekeres. Dar asta se vede după ce pluta va fi complet încărcată…

Aşa că, vrând-nevrând, am mai pierdut câteva zile până când am făcut rost de bani – ni i-a avansat Televiziunea română în contul unui film pe care aveam să-l facem pe mare –, până când am construit la Şantierul naval din Sulina alte flotoare; din conductă groasă de oţel, sudată cu cea mai mare atenţie şi probate apoi în apa Dunării.

A trebuit să ridicăm pluta pe uscat cu o macara puternică şi să montăm sub ea flotoarele.

CAPITOLUL V

SUS ANCORA!

Ne acomodăm rapid cu viaţa pe mare, cu excepţia lui Emeric pe care starea de rău nu-l slăbeşte. Deşi stăm la ancoră ca să nu fim târâţi spre nord – aşteptăm cu încăpăţânare să se întoarcă vântul – ne străduim, fiecare în parte, ca viaţa la bord să se desfăşoare normal, deşi ni se pare că stăm închişi într-o cuşcă; probabil nemişcarea plutei sau starea nervoasă cauzată de neputinţa de a începe navigaţia ne dă această senzaţie. Noaptea, câte doi, facem de cart câte patru ore; ziua ne învârtim pe plută cu ocupaţiile ce se repetă cotidian – gătim cu rândul, citim, jucăm cărţi, facem fotografii, ne consemnăm impresiile în jurnalele personale, visăm cu ochii pierduţi în zare sau dormim. Curăţenia în cabină şi pe punte o facem cu toţii. Ne spălăm de două ori pe zi în lighene din plastic cu apă din belşug, luată din mare. Apă sărată folosim şi la gătitul ciorbelor, supelor, la preparatul mâncărurilor – bineînţeles amestecată cu apă dulce, în proporţie de unu la trei.

În cea de-a cincea zi, vreau să reiau o discuţie mai veche, cu Gerö:

— N-ar fi totuşi cazul s-o luăm mai întâi la Odesa, cu acest vânt de nord?

Însă coechipierul meu, pe rol de comandant, se arată neînduplecat:

— Nici nu vreau să discutăm despre schimbarea îţi nerarului!

Poate că are dreptate Gerö să fie de neclintit. S-ar părea că aşa este bine când pleci pe drum de ape, să respecţi traseul iniţial. Dar uite că nu putem, nicicum, pleca spre sud din faţa portului din care a debutat marşul nostru, cu vânt potrivnic! Aşa că iarăşi urmează o zi la ancoră, interminabilă, plină de aşteptare şi apatie, când fie care se retrage într-un colţ şi face ce-l taie capul – filozofează, priveşte marea, citeşte sau dormitează.

Înainte de prânz Ladislau ne pune muzică și ne adu năm lângă timonă să ascultăm; după masă citesc două dintre povestirile din viaţa mea de ziarist pe care le scrise sem mai de mult și le luasem să mai lucrez la ele; întâmplări cu mineri din Maramureș pentru care o faptă de eroism nu înseamnă decât un simplu gest de omenie și cu oșeni iuţi la mânie, dar cu sufletul și cinstea curate; lectura scoate o vreme din amorţeală pe ceilalţi care comentează în fel și chip povestirile mele; dar îndată ne cuprinde, din nou, acea stare de apăsare provocată de nemișcarea în care ne ţine zeul Eol.

Mă aud strigat și chemat la pupa.

— Ne este foame! strigă în cor Emil, Victor și Gerö.

Părăsesc locul de la piciorul catargului unde am tot citit de vreo două ore și le reproșez camarazilor, cu nedumerire:

— Păi de-abia v-am dat de mâncare și cred că n-aveţi a vă plânge, a fost un mic dejun chiar prea bogat!

— Pune de mămăligă, dar una mare; și tigaia cu ulei la încins! strigă Emil avântat și ceilalţi îl aprobă cu entuziasm.

Ridică de la picioarele sale o undiţă ciudată, încropită dintr-o vergea lungă de lemn și o sfoară de nailon, pitită până atunci, care avea la capăt vreo patru-cinci cârlige de a căror prezenţă la bord, de asemenea, habar n-aveam.

Pricep că neastâmpăratul de Emil avea să ne procure un prânz neașteptat, care avea să-mi dea de furcă la bucătărie. Începuse de câteva minute să pescuiască. Lângă el, într-o găleată de plastic cu apă se zbăteau, de-acum, vreo patru-cinci stavrizi argintii, prinși doar din două aruncări de undiţă, aflu eu de la ceilalţi. Și într-adevăr, văd și eu: la fiecare afundare a cârligelor, Emil scoate cel puţin un pește, dacă nu doi-trei deodată. De câteva ori a scos și patru. Explicabil, pe sub plută trece un imens banc de stavrizi. Așa că Emil scoate din mare pește cu nemiluita, bombănit aprig de Emeric care poartă o iubire exacerbată pentru tot ce e fiinţă și plantă pe pământ și care nu înţelege de ce dacă avem belșug de alimente la bord mai omorâm atâţia pești! Dar patima excesivă a lui Emeric pentru necuvântătoare n-o putem înţelege acum când ne lasă gura apă numai la gândul că vom mânca mămăliga cu pește prăjit și mujdei. Emil, răpus de pasiunea pescuitului, scoate mereu din mare pești, transfigurat de plăcere.

Gerö și Victor îi numără cu atenţie prada – i-au dat exact două ore de pescuit. Nu fusesem de faţă la rămășagul încheiat cu câteva minute mai înainte.

— Dacă prind în două ore 30 de pești bem la prânz și o sticlă de Jidvei! atentează Emil la stocul de vin destinat ocaziilor rare, protocolare.

Gerö care în calitate de comandant răspunde de drămuirea băuturii aflate la bord, cade în cursă:

— Ba, dacă tu ești în stare să prinzi 30 de pești bem două butelci la așa masă copioasă!

Ce i-a venit lui Emil să-l provoace la un astfel de rămăşag pe Gerö e greu de spus; eu unul nu prea credeam că în două ore va prinde 30 de stavrizi. În definitiv, bancul de pești putea trece, în veșnica-i goană după hrană, doar în câteva minute

pe sub pluta noastră. Când stăteam la piciorul catargului și citeam, e adevărat, îl văzusem, pe Emil, cu vreo jumătate de oră înainte, coborând pe scara de frânghie, de sus din gabie; cam precipitat și rânjind ciudat. Nu știam că, de sus, din vârful catargului zărise de departe puhoiul de pești care se îndrepta, în goana mare, spre noi. Și nici nu bănuiam ce-i mai trecuse prin capul lui de moldovean șiret. Căci, iată, cum l-a „prins" pe Gerö în rămășag. Îl văd că pune undiţa pe punte, se ridică apoi tacticos, se întinde alene și cască plictisit. După care părăsește tribordul unde era instalat pentru pescuit.

Pășește alene spre timonă, se uită la busolă, la sforile de vânt agăţate de pataraţine și iar cască plictisit.

— Te anunţ că n-am oprit cronometrul, timpul se scurge, îl aud pe Gerö, ușor ironic.

Eu izbucnesc revoltat:

— Emile, ai înnebunit? Rămânem și fără vin și fără pești! La prânz vă dau doar cartofi fierţi, nesăraţi – aha. sunteţi în mâna mea. Uite cum aleargă bancul de stavrizi pe sub plută.

Emil parcă nici n-aude. Ridică încet capacul unei lăzi în care păstram alimente, privește îndelung înăuntru și deodată parcă i-a pus foc cineva la tălpi. Înșfacă o pungă plină cu pesmeţi de război, o izbește de punte de câteva ori până-i fărâmiţează și apoi dintr-un salt, iată-l, ajunge la tribord. Deșartă, dintr-o mișcare, conţinutul pungii și bucăţelele mici de pesmeţi se împrăștie pe apa mării. Și-ntr-o clipă începe pe locul acela o viermuială neînchipuită de stavrizi. Se reped, hămesiţi, la hrană. Ai dracului şmecher Emil, ăsta! Ne face cu ochiul și tot alene aruncă undiţa; n-o ţine în apă decât câteva clipe și când o scoate, patru pești se zbat în cârlige.

— Cred și eu, nu e mare scofală să pescuiești într-un loc unde e mai mult pește decât apă! îl luăm peste picior pe Emil.

El, însă, imperturbabil, iar pleacă de la tribord și dă la iveală, din cabină, o a doua undiţă, pregătită din vreme. Lucrează acum la două undiţe. Le scoate pe rând și descurcă, din fiecare, cel puţin un stavrid. Eu, bucătarul de serviciu, iau în primire, peștii, îi eviscerez rapid cu un pumnal, le retez capetele, îi tăvălesc prin mălai, după ce-i mingii cu un praf de sare, și-apoi îi arunc în uleiul ce clocotește în tigaie; alături, pe un alt ochi de aragaz bolborosește o mămăligă uriașă. Șmecheria lui Emil cu pesmeţii a prins, pentru că peștii se zbat lângă plută să înhaţe firimituri, neștiind în ce cursă au fost atrași. Revoltat de crima noastră împotriva naturii, dar mai ales scârbit de greţosul miros de pește prăjit, pentru el, dar diafan pentru noi, Emeric nu se poate abţine când s-a numărat cel de-al douăzecilea pește prins:

— Bătu-v-ar Zevedeu de ticăloși. Eu nu mai pot să asist la o asemenea hecatombă! De ce omorâţi mai mult decât puteţi să mâncaţi, oameni nemernici și fără raţiune? urlă el și dispare pe punte, dincolo de cabină.

Pentru acest bărbat venit de la poalele Parângului, Zevedeu este unul dintre cei mai mari zei de azi ai pământului, un fel de Zeus al grecilor. Dar Emil pescuiește mai departe. Cronometrul merge, Victor numără cu atenţie stavrizii sosiţi pe punte,

eu mă lupt cu ei la bucătărie, iar Ladistau filmează toată această scenă care ne face pe toţi să ne bucurăm ca niște copii. Îmi pare rău de Emeric că nu poate mânca pește proaspăt prăjit și înţeleg că furia lui de adineauri era stârnită și de mirosul îmbătător ce se răspândea din lada în care găteam; răul de mare tulbură, pe zi ce trece, tot mai mult organismul său.

Exact după două ore – măsurate cu cronometru marin marca *Omega* – constatăm că Emil a prins 56 de pești. Întindem apoi masă mare. Ca să ne aţâţe și mai mult foamea Gerö ne dă mai întâi câte o înghiţitură de *Ceres,* apoi ne repezim la stavrizii prăjiţi – aurii, calzi, aromitori, apetisanţi, crocanţi, nemaipomeniţi. Mâncăm cu lăcomie și ne stropim gâtlejurile hulpave cu Regală de Jidvei, acea licoare fără seamăn ce se zămislește doar în podgoriile de pe valea Târnavei Mici. Dintr-odată Emil se uită fix în castronul meu și îngălbenește la faţă când mă întreabă:

— Tu n-ai împărţit peștele în porţii egale?

— Ba da, omule. Exact în șase porţii. A revenit exact, fiecăruia câte 9,3 stavrizi, îi răspund eu calm, înfulecând de zor.

— Păi atunci de ce tu ai pești mai mulţi ca noi? vrea să știe Emil. Că, uite, noi i-am terminat și tu ești abia la jumătate cu mâncatul!

— E foarte simplu, colega, îl lămuresc eu printre înghiţituri. Emeric mi-a cedat mie porţia lui. Și de pește și de vin, așa că mai aștept un pahar de Jidvei; a fost de părere că pentru acest prânz eu am muncit cel mai mult.

— Da, da, așa este. Confirm! îl auzim pe Emeric de dincolo de cabină.

Încheiem cu râsete acest ospăţ sardanapalic. Bineînţeles că altceva nu s-a mai putut mânca în acea zi și niciodată nu cred că o mâncare a fost așa de gustoasă ca acești banali stavrizi prăjiţi; poate și pentru că de multe zile mâncam doar bucate preparate din conserve.

Și după atâta ghiftuială, în timp ce bem alene o cafea, fumăm câte o „ţigară de siestă" și discutăm de norocul lui Emil la pescuit nu știu ce-i vine lui Victor să se mire:

— Emile, nu-mi explic eu un lucru: cum de a sosit bancul acela de pește exact în clipa când ai făcut un rămăşag incredibil? Căci altfel nu pescuiai tu 30 de pești nici într-o săptămână.

Emil se înecă subit cu fumul ţigării din care pufăie și bag seamă că un râs hâtru i se lăţește pe faţă, exact ca acela când cobora grăbit de pe catarg, înainte de a începe să dea cu undiţa. Începe să chicotească și în ochi iar îi strălucesc niște luminiţe șugubeţe:

— Ehei fraţilor, eu văzusem din vârful catargului cum bancul de stavrizi vine spre noi; trebuie să știi ce vorbești când faci un rămășag!…

Marea se zbuciumă din ce în ce mai tare și valurile înspumate lucesc straniu sub soarele de aur al ultimei zile de august. Emeric măsoară, de câteva ori, vântul

cu anenometrul[63] și după o clipă anunţă rezultatul: vântul bate cu viteza de 7,5 metri pe secundă, pe mare este furtună de gradul 4. Vântul, oare, n-are de gând să se schimbe? Iată întrebarea perpetuă ce o punem cu glas tare sau în sinea noastră de dimineaţa până seara și de cu noapte până-n zori. Stăm deci, neputincioși, legaţi de ancora ce s-a înfipt adânc în mâl, la vreo zece mile în larg de Sulina. Suntem sătui de-atâta așteptare și de stavrizi prăjiţi. Și iar cădem, cu burţile pline, într-un fel de letargie.

Pe mare este furtună de gradul 4, exact ca și atunci când pluta noastră a ieșit pentru întâia oară în împărăţia lui Poseidon[64]. Închid ochii și parcă revăd totul aievea.

Prima noastră ieșire pe mare cu pluta pe care navigăm acum n-a fost deloc o partidă de iahting. A fost prilejuită de sosirea la Sulina a experţilor care trebuiau să ateste putinţa de a naviga a ambarcaţiunii noastre; de aceasta depindea dacă *Dacia 2050* avea să primească dreptul de a fi înscrisă în registrul naval român, de a purta pavilion, de a fi considerată, într-un cuvânt, o ambarcaţiune aptă să facă un voiaj pe mare. Au venit doi experţi de la Constanţa – ing. *Petru Georgescu,* specialist în mecanică, instalaţii electrice și construcţii navale și *Ovidiu Cernătescu,* căpitan de navă. Tocmai terminaseră de făcut, la Constanţa, expertiza tehnică a unui petrolier de 150.000 tdw construit în România. Au rămas și ei surprinși când la Sulina trebuia să-și acorde girul lor de experţi unei „Nave" alcătuită din zece bușteni de brad care n-avea nici 15 tone. O asemenea „problemă tehnică n-au avut în viaţa lor, nici nu bănuiau că era vorba de o plută.

Stau de veghe în primul cart, cel între orele 20 – 24; de data aceasta tovarăș de strajă îmi este Emil, îl înlocuiește pe Victor care are o ușoară senzaţie de rău de mare. Noaptea se deapănă încet și fiecare își prefiră gândurile lui – Emil stă pe scaunul timonei, iar eu, alături, pe capacul lăzii-bucătărie.

Din nou mi-aduc aminte de încăpăţânarea lui Gerö de a merge mai întâi la Odesa. Câte zile și nopţi am pierdut stând aici la ancoră și fâţâindu-ne în zona dintre Sulina și Insula Șerpilor! Cred că am zigzagat pe această porţiune de mare zeci și zeci de mile marine. Furtuna crește intensitate văzând cu ochii. Munţi de apă năvălesc spre noi, fără odihnă, izbindu-ne de câteva ori pe minut cu o forţă greu de presupus. Pluta se ridică ca un dop pe coama fie cărui val refuzând impactul cu lovitura lui imensă, dezlănţuită. Privim marea ce se zbuciumă în jurul nostru, tăcuţi, din nou copleșiţi de spectacolul grandios și halucinant pe care furtuna ni-l oferă. Mi se pare că m-am detașat de tot ce este în jurul meu, de puntea plutei, că parcă nu mai stau călare pe acești zece bușteni; am senzaţia că văd toată această dezlănţuire a naturii pe ecranul unui cinematograf. De unde această

---

[63] *anenometru* — aparat care servește la măsurarea vitezei și direcției vântului.

[64] *Poseidon* (romanii îi spuneau Neptun) — în mitologia greacă, zeul apelor; fratele lui Zeus și soțul Amfitritei, zeița mării.

senzaţie? într-un târziu, mă deslușesc: m-am obișnuit cu marea, simt în mine că nu îmi mai e frică deloc de ea, că nimic în fiinţa mea nu lasă să se întrevadă o cât de mică teamă de aceste nemaipomenite forţe stihinice care sunt valul și apa. Simt prin vacarmul furtunii și întunericul nopţii, cum Emil se trage lângă mine; îmi urlă la ureche, ca să aud:

— Măi băiete, ce s-ar întâmpla dacă s-ar desface acum pluta? Sau dacă ar ceda cablul ancorei – praf și fărâmă ne-am face de ţărm.

La scăpărarea unui fulger, zăresc, o frântură de clipă, faţa și ochii ortacului meu de cart. Deslușesc în adâncul ochilor săi căprui o uimire de nedescris și dintr-odată îmi dau seama că și Emil simţea și gândea la fel ca mine în acele ore de veghe: cât de mic și neînsemnat este omul în faţa naturii! Acest om care se crede atât de puternic, stăpânul lumii, atoatefăcător, aici, pe Terra, nu poate domoli nicicum, măcar pentru o secundă, zbuciumul mării, goana vântului, mersul timpului, izbucnirea fulgerului. Dacă ar face toate acestea da, ar fi cu adevărat stăpânul. Dar nu poate, și astfel omul „rămâne doar un fir de nisip purtat ici-colo de valurile vieţii. Și totuși, uite-ne, șase minuscule firicele de nisip rezistă de șase zile în acest cazan în clocot care este Marea Neagră; stau suspendaţi între cer și apă pe o coajă de nucă – mănâncă, dorm, citesc, trebăluiesc, ba mai fac și rămășaguri cu haz. De ce suntem noi aici și nu dormim în paturile noastre, de-acasă, la căldurică, în cearșafuri albe? Ne aflăm aici împinși de acea sublimă și neostoită curiozitate umană care a purtat, mereu, „firicelele de nisip" ale Terrei peste toate oceanele și continentele, care le-a dus pe Lună și-apoi, mai departe, în necuprinsul Cosmosului.

La miezul nopţii, când ne-am predat cartul, valurile de patru-cinci-șase metri izbeau într-un ritm de toboșar dezlănţuit. După ce m-am băgat în sacul de dormit, mă po menesc că ascult cum bușteniі și cabina trosnesc de parcă ard pe un rug uriaș. Un asemenea trosnet continuu, isterizant, aliat cu vuietul vântului și urletul valurilor e în stare să rupă și nervii cei mai tari. Din nou mă cuprinde acea obsesie care m-a încercat de câteva ori de când am ieșit pe mare: dacă se desface pluta, cât timp aș putea să rezist pe marea bântuită de stihie? Mai înainte cu o jumătate de oră priveam, impersonal, detașat, furtuna; acum prin întunericul cabinei simt, iarăși, cum se furișează lângă mine teama. Ce fel de teamă? Că voi muri prin somn.

Cită nestatornicie poate încăpea într-un om! Cu puţină vreme în urmă meditam despre tăria omului și-acum mă gândesc la moarte. Când sunt în picioare, alături de ceilalţi camarazi de echipaj mă simt puternic, pare-mi-se că aș putea rezista oricărei încercări, oricărei furtuni. De fapt, de când am ieșit pe mare cea mai mare „vântoasă" n-a de pășit gradul 6 – cum este și furtuna din noaptea aceasta.

Nu știu dacă-i mult sau puţin acest infern dezlănţuit, dar pentru noi, oameni neobișnuiţi cu zbuciumul întinderilor de apă, au fost zile dure. Care ne-au dat încredere în forţele noastre, dar care au răscolit straturi neștiute ale fira vei fiinţe omenești. Dacă aș fi stat liniștit acasă, pe uscat, niciodată n-aș fi fost cuprins de teamă că aș putea muri înecat, prin somn, bunăoară. Nu mă pot dezbăra de acest gând care mereu revine, ca un refren într-un cântec. În cerc și senzaţia de

claustrofobie; stând așa înfășurat în sacul de dormit, mă simt sufocat de tavanul cabinei, strivit de marea ce urlă înnebunită sub mine cerând, parcă tribut de sânge și făcând din noapte iar și din pluta noastră un cazan al diavolilor în care trebuie să-ţi ispășești toate păcatele vieţii. O gheară rece îmi strânge inima, tim panele îmi pocnesc, tâmplele, am senzaţia, stau să-mi plesnească. Și deodată simt în gură o cocleală amară.

Știu prea bine ce înseamnă aceasta: gustul fricii! Să fiu totuși un fricos? îmi vin în minte, ca într-un film rulat cu acceleratorul, toate clipele din viaţa mea când am simţit în gură gustul fricii. Orice om, îmi zic, oricât de tare ar fi, are momente de frică. Am mai avut gura coclită de câteva ori în anii trăiţi până acum, în momentele când viaţa îmi atârna de un fir de păr. Într-o zi meșteream la o instala ţie electrică sub tensiune și m-am curentat groaznic; am simţit, atunci cum sub șocul volţilor inima mi-a stat în loc; de-abia după ce m-am smuls de sub trepidaţia curentului mi-am dat seama că gura mi se umpluse de salivă amară ca fierea. Altă dată am făcut un salt cu parașuta de la 2.000 de metri înălţime și minute în șir – o eternitate, mi s-a părut mie – nu s-a deschis deasupra mea cupola de mătase, cu toate că eu trăsesem de maneta de declanșare; sărisem atunci cu o singură parașută, n-aveam o a doua de rezervă; și am început să mă lupt, cu voalura de mătase și cu suspantele încâlcite, pentru a mă salva. În acele clipe când parașuta flutura ca un fuior deasupra mea, clipe grele ca pământul, mi-aduc amintea, ca acum, sim ţeam în gură gustul amar al fricii. L-am simţit și-n altă zi din viaţa mea – în timp ce m-am rostogolit de câteva ori cu o mașină scăpată de pe panglica drumului acoperit cu polei, undeva pe serpentinele ameţitoare ale muntelui Gutâi. Sau altă dată când am fost surprins în fundul unei mine de o inundaţie cu apă fierbinte, revărsată dintr-o pungă ascunsă-n pântecele muntelui, la sute de metri în adâncuri. Am stat acolo, prizonier, o zi și-o noapte alături de câţiva mineri, toţi cocoţaţi într-un fund de suitor[65] care tocmai se săpa – și care a fost salvarea noastră. Nu credeam atunci că o să mai apucăm să vedem soarele. L-am întrebat pe unul dintre minerii de lângă mine dacă îi este frică – lui, omul care coborâse o viaţă întreagă, zi de zi, în străfundurile pământului; și mi-a spus ortacul, simplu, că îi este frică, dar că sufletește este foarte liniștit; sân gura chestie mai specială pe care o simte este aceea că are un gust amar în gură.

Gândindu-mă la toate acestea, acum, pe plută, când somnul nu se lipește de mine, am o revelaţie pe care am înţeles-o în toată adâncimea ei, pe pielea mea, prin fiinţa și sufletul meu: frica este la om o stare pe care trebuie s-o aibă orice individ normal, este un reflex al instinctului de conservare dublat de o descărcare de adrenalină[66] care scurtcircuitează sistemul nervos și face inima să ticăie cu

---

[65] *suitor* — trecere verticală sau înclinată prin care se realizează legătura între două lucrări miniere situate la nivele diferite sau între un orizont subteran și suprafață.

[66] *adrenalină* — hormon produs de glanda suprarenală cu proprietăți vasoconstrictoare, hiperglicemiante și stimulatoare ale mușchiului cardiac.

disperare. E o chestie de chimie biologică! Oare și ceilalţi de lângă mine gândesc și simt la fel în această noapte în care te întrebi din cinci în cinci minute cum de nu se dezintegrează pluta de sub noi?

A doua zi când ne trezim, bușteni sar ca niciodată peste apele turbate. Ieșim cu toţii din cabină, pe punte. Ambarcaţiunea noastră este ţintuită acum de ambele ancore.

Pluta saltă și coboară pe verticală, ca un piston într-un cilindru de motor. Cât de fragilă paie! Când suntem sus zărim, pentru câteva momente, cerul și marea din jur peste care se rostogolesc centurii de valuri uriașe, călărite de spumă albă; când ne prăbușim între două valuri vedem la babord și la tribord câte un munte de apă care urlă, se umflă și dezvoltă o energie greu de calculat.

Constatăm, la bord, avarii făptuite de furtuna de peste noapte, care nu se domolește deloc: vela foc s-a rupt din legăturile de sus, deși era strânsă, și zace fleandură, înfășurată haotic pe bompres. Cârma se zbate în apă ca aripa ruptă a unei păsări, căci întinzătoarele ce-i tensionau cablul de legătură cu timona s-au rupt. Peste noapte Gerö, în timpul cartului ultim, a afundat și cea de-a doua ancoră, ca să fie sigur că vântul nu ne va târî și zdrobi de ţărm.

După ce chibzuim ce avem de făcut ne apucăm cu toţii să reparăm stricăciunile. Emil și cu mine intrăm, pe la pupa, între punte și bușteni ca să dregem cablul și întinzătoarele cârmei. Lucrăm din greu, în apă până la gât, izbiţi mereu de valuri. Toate sculele pe care le mânuim – ciocane, clești, chei fixe – sunt legate de punte cu sfoară, ca să nu le scăpăm în mare. Ba și noi suntem legaţi de mijloc cu parâme groase ca nu cumva valurile sau înclinările bruște ale plutei să ne arunce în adâncuri. Lucrăm pe tăcute, cu fălcile încleștate să nu înghiţim apă, înţelegându-ne din ochi sau prin semne. Mai întâi scoatem cablul de oţel de pe tamburul cârmei, apoi înlocuim întinzătoarele cu altele mai puternice, după care așezăm cablul iarăși în lăcașul lui, pe tamburi. Toată treaba ne ia mai bine de două ore – nu putem lucra continuu, ci doar în răgazul dintre două valuri; în rest subpuntea e inundată de apa sărată iar noi trebuie să stăm cu ochii, gura și ochii închiși, ţinându-ne respiraţia, bine proptiţi în picioare și în mâini între bușteni și podina punţii, pentru ca să nu ne mătură fiecare val ce izbește pluta. Cu toate că strângem din fălci cât putem, înghiţim apă cu nemiluita. Tot stând în apă, înţepeniţi sub punte, cam după o oră, deși apa nu este rece, ne cuprinde un fel de frig – o amorţeală, probabil, cauzată de încetinirea circulaţiei sângelui provocată de poziţia crispată, nemișcată în care stăm. Auzim de pe punte un măcăit îndelung al lui Vasile, răţoiul. De vreo două zile a fost dezlegat de catarg și-acum palmipedul nostru se zbenguie în voie pe toată pluta, căci s-a obișnuit de-acum cu noi, nu se mai sperie, ca în primele zile, când vreunul din echipaj se apropia de el. Ridic ochii spre punte și văd capul lui Vasile bălăbănindu-se; se uită la noi, care suntem în apă, dedesubtul lui și măcăie întruna de parcă ne ţine un lung discurs.

— Cred, Emile, că ăsta-i invidios pe noi că ne bălăcim în apă, îmi dau eu cu părerea.

— Ca să vezi cum s-a întors lumea pe dos, vere: oamenii stau în apă, iar răţoii

stau bine-mersi pe punte, îl aud filozofând pe Emil.

— Cum va fi calm pe mare va trebui să înlocuim scripeţii de sus cu alţii în care nu se încurcă parâmele, hotărăște Victor.

Căci nu e deloc o treabă ușoară să te urci pe catarg, în timp de furtună, ca să descâlcești frânghiile velelor.

Vântul parcă vrea să te smulgă de pe scara firavă, împletită din frânghie răsucită din fibră de Manilla[67] și să te poarte cu el peste ape. Dandanaua mare începe în momentul când ajungi cam la jumătatea urcușului. Scara, sub greutatea celui care urcă, face o „burtă" imensă și îndrăzneţul e la discreţia vântului și a catargului care veșnic se balansează în toate părţile; încât cel ce face drumul sus-jos ajunge pe punte bine bușit, cu câteva vânătăi zdravene.

De la pupa izbucnește, deodată, strigătul lui Emeric:

— Bătu-te-ar Zevedeu să te bată!

Sărim cu toţii, nedumeriţi, în picioare. Emeric stă pe bușteniii de la pupă și se dezbracă cu repeziciune de trening, de tricou, de pantaloni cu gând vădit să sară în apă.

— Nuuu! răcnim noi în cor.

— Păi voi nu vedeţi că ne-a fost smulsă pluta de salvare?

În clipa următoare, cinci înjurături strașnice se aud pe punte. La vreo sută de metri de plută, mica noastră ambarcaţiune necesară în caz de naufragiu saltă ușoară, în voia ei, peste fiece val ce vine dinspre sud. Nici urmă de parâma care o ţinea legată de pluta cea mare. Și era remorcată nu cu o simplă funie, ci cu o coardă de alpinism nou-nouţă în stare să reziste la o greutate de peste o tonă pe fiecare metru din lungimea oi. Coarda avea aproape 50 m lungime, iar plutiţa de salvare nu era mai grea de 300 kg. Cât de puternică este marea dacă a putut rupe o asemenea coardă de relon. Ultrarezistentă!

Pe Emeric îl prindem, strâns, de mâini chiar în clipa când e gata să sară în apă.

— Daţi-mi repede o frânghie lungă și pregătiţi încă una-două să le înnădiţi, cere hotărât Emeric.

Mintea îi lucrează repede, e doar salvamontist[68] în munţii din preajma orașului său natal. A calculat imediat sân gura șansă de a recupera pluta de salvare fără a-și risca viaţa. Și el știe, din cele ce ne-au lăsat scris alţi navigatori cu pluta, că cel ce cade în apă pe furtună este un om pierdut.

---

[67] *Cânepa de Manilla* — se cultiva în arhipelagul Filipine, și care, prin prelucrare, dă o fibră textilă din care se fac saci, țesături foarte rezistente dar mai ales parâme folosite în marinărie, care au calitatea că nu putrezesc în apa sărată.

[68] *salvamontist* — membru al organizației *Salvamont* de salvare montana ce intervine în Carpații românești în cazurile când în munți se află în pericol turiști; ei acționează în mod voluntar, iar pregătirea lor tehnică este multilaterală — sunt foarte buni schiori, alpiniști, radiști, șoferi etc.

Chiar dacă se lasă jos velele – și această treabă durează cam un sfert de oră – vântul „împingând" în bușteni și cabină, ajutat și de valuri, târăște mai departe pluta cu o viteză mult mai mare decât a celui ce înoată.

Ar fi de ajuns, pentru un om de pe plută, o clipă de ne atenţie sau un pas greșit, să se împiedice de ceva ori să alunece pe bușteniі mereu uzi ca să se pomenească în mare. Și, apoi, este pierdut.

…Un singur om a căzut de pe plută și s-a mai putut salva. Este vorba de celebrul *Willis Williams,* marele erou al călătoriilor solitare cu pluta, care a străbătut, odată la 60 de ani și a doua oară la 70 de ani, Pacificul din Peru și până-n Australia, „acoperind" în două etape, distanţa de 10.500 mile marine. Williams nu-și luase carne în proviziile sale de alimente, urmând ca în timpul călătoriei să-și asigure proteinele necesare doar din peștele pe care avea să-l pescuiască în ocean. Într-o zi, tocmai pusese într-un cârlig un mic pește zburător ca momeală și l-a aruncat în apă, de la pupa, slobozind încet-încet parâma subţire a undiţei. Și, deodată, un șoc puternic i-a smuls, aproape, undiţa din mâini. A tras de frânghie dar și-a dat seama că la capătul celălalt atârnă o greutate uriașă. Williams, marinar și pescar pasionat, și-a dat seama, după smucituri, că de cârlig s-a prins un rechin. Și, desigur, n-a abandonat prada. Metru cu metru a strâns frânghia și cu eforturi mari a tras rechinul până la capătul dinspre pupa al bușteniloг de balsa, din care era construită ambarcaţiunea sa. Aproape reușise să tragă tot rechinul pe plută când a alunecat, s-a dezechilibrat și a căzut peste bord. Dar să transcriu impresiile din clipele de groază ce au urmat, re date chiar de cel ce le-a trăit: „Ultima imagine pe care o mai ţin minte, înainte de a mă scufunda în apă, era botul înfricoșător al rechinului prins, turbat de furie și care se ţinea după plută de câteva zile. Rolurile s-au inversat acum. El era pe punte, iar eu în apă. Când mi-am scos capul la suprafaţă am văzut pluta care se îndepărta. Mi-a trebuit doar o secundă pentru a aprecia viteza cu care se deplasa. Pluta aurie înainta repede cu pânzele ei albe, umflate de vânt, depărtându-se odată cu norii ce pluteau pe cerul albastru. Acesta era sfârșitul! Am încercat să înot cu disperare, dar curând am renunţat. La ce bun acest efort inutil? Deodată mi-am dat seama că de mâna mea dreaptă aveam prins capătul metalic al undiţei, cel de care se agăţa cârligul. Celălalt capăt îl fixasem de un buștean transversal de pe plută. Am apucat sfoara, care la început s-a întins, remorcându-mă prin apă. Deci, aveam șansa să scap, cu condiţia ca sfoara să reziste. Pluta continua să înainteze, ducându-mă la remorcă. Palmă după palmă, m-am apropiat, de-a lungul frânghiei, de marginea plutei.

Mă domina un singur gând: să reziste! Era o sfoară mai veche pe care o primisem de la proprietarul unei bărci pescărești din Callao. Mai aveam de străbătut șaizeci de metri. Voi avea putere? Pluta înainta rapid, iar oceanul era destul de agitat. Hainele, șosetele de lină, pantofii de pânză îngreunaţi de apă mă trăgeau în adâncuri. Mâna rănită de cârligul undiţei lăsa în urmă o dâră roșiatică. Mă gândeam la toţi ceilalţi monștri pe care îi zărisem în ultimele zile în jurul plutei și care cu o singură închidere a fălcilor îmi puteau reteza picioarele. Deși gândul îmi era la rechini, nu-mi ieșea din minte întrebarea: va rezista frânghia? Palmă după palmă

mă trăgeam spre plută. Altă scurtă odihnă. Mâna stângă îmi amorţise; lucrează cu picioarele Willis, nu te opri! Pluta, ridicată de un val, se afla mult deasupra mea. Înainte de a coborî am văzut-o cum s-a oprit un moment pe creasta valului. Profită, mi-am zis, și înaintează cu băgare de seamă. Pe acea porţiune frânghia era roasă, uzată. Și când mă gândesc că pe bord erau altele noi, rezistente! Brusc am simţit că devin și mai greu. Nu puteam să-mi permit să dau drumul sforii ca să-mi dezbrac puloverul. Mâna rănită îmi amorţise complet. M-am oprit din nou. Eram atât de aproape, încât auzeam zgomotul pe care-l făceau valurile când izbeau bușteniі. Am mai parcurs o bucată din sfoara deteriorată.

Speram că nu se va rupe – suportase și greutatea rechinului. Mă aflam doar la câţiva metri distanţă de pupă.

Am apucat, în sfârșit, capătul de metal al cârmei, apoi lanţul și încet-încet m-am ridicat pe bușteanul de pe care căzusem în apă. În sfârșit, eram salvat! M-am culcat epui zat pe trunchiul acoperit de alge și spălat de valuri. Eram pur și simplu ameţit. Pluta s-a întors sub vânt și mi-am dat seama că o ia înapoi. Am tras de lanţul cârmei și am sărit pe punte…”

Marea Neagră n-avea, desigur, această groaznică ameninţare pentru navigatori, rechinii-fiară, dar pericolul căderii de pe bord e același, oriunde, pe oceanul planetar.

De aceea ne-am gândit îndelung la ce mijloc de salvare să avem cu noi. Să legăm de plută o simplă barcă pneumatică? Dar dacă furtuna ne desface din legături, trunchiurile de brad, cu ce ne salvăm toţi șase? De la această între bare a pornit la treabă Suhanek. Și a făcut o „sculă” bună de salvare. Era simplă, ingenioasă și funcţională. Opt ca mere mari de roţi pentru autocamion, bine umflate, erau așezate în două șiruri paralele și legate între ele cu frânghii de relon – și apoi prinse toate, tot cu frânghii, de un cadru de lemn, care ţinea loc și de punte. Pe acest cadru erau amaraţi, cu brăţări metalice, doi recipienţi imenși din material plastic; unul conţinea 100 l apă potabilă, celălalt alimente pentru șapte zile, medicamente de prim ajutor, rachete de semnalizare. Acești recipienţi aveau capace ce se închideau etanș cu niște cercuri din aluminiu. Tot pe cadrul de lemn era fixat un catarg rabatabil, câteva vâsle și o mică velă. „Plutiţa”, cum o alintam noi, era legată de pluta-mamă cu o coardă de alpinism din relon – cum am mai spus – și pe toată lungimea acestei corzi, din doi în doi metri, erau fixaţi plutitori din polistiren expandat care aveau rostul să ţină, continuu, frânghia la suprafaţa apei.

„Băgaţi bine la cap ce vă spun, ne făcea Suhanek, la Sulina, *instructajul de protecţie a muncii.* Cel care cade de pe bord – și în acest moment ciocănea, a superstiţie, cu degetul într-un lemn, ca un veritabil marinar – are doar două șanse să se salveze: prima – să înoate în viteză și să prindă coarda de relon pe care, datorită plutitorilor, o vede mereu deasupra apei sau să se agaţe de „plutiţă”; a doua – dacă nu e noapte și furtună mare, de nu prinde nici coarda nici plutiţa, cei de pe bord îi vin în ajutor: sar pe plutiţă, trag la vâsle și-l pescuiesc. A treia șansă nu există!…”

Victor face câteva salturi pe punte și vine în goana mare cu un colac de frânghie.

Ca s-o desfacem durează vreo patru minute. Emeric îşi leagă un capăt al ei de mijlocul său și se pregătește să se arunce din nou în mare.

Eu mă reped să-i verific legăturile și mă pregătesc să-l aşigur pentru timpul cât va fi în apă. Alte mâini descâlcesc febril încă un colac de frânghie. Ridic ochii spre orizont.

În zare un val mai mare decât toate celelalte – cel de-al nouălea, probabil – ia pluta cea mică și ea dispare peste ape. E la vreo două sute de metri de noi, pe puţin. Nicio șansă s-o mai ajungă coechipierul nostru, oricât de bun înotător ar fi. Curajos bărbat acest Emeric, care n-a pregetat să se arunce în mare, slăbit cum este după atâta rău de mare. Dar acum dacă sare e nebunie curată.

— Gata Emeric, s-a dus! Nu mai sări! îi spune hotărât Emil și îl ţine strâns de frânghia ce îi înconjoară mijlocul. Ceilalţi au gândit, telepatic, ca și Emil și vin lângă el, apucând strâns, cu câte o mână, saula de pe brâul său.

Eu înfășor pe antebraţul drept câţiva metri de frânghie și îl ţin strâns pe Emeric. El înţelege că nu-l vom lăsa să mai plece după pluta de salvare. E furios. În fond el a construit-o și îl doare s-o piardă…

Aș mai vrea să zic acum că este valabilă „chestia* cu al nouălea val. Am ajuns cu toţii la această concluzie observând atent marea în zilele de furtună. Ne povestiseră mulţi oameni ai mării, când eram încă pe uscat, despre forţa și puterea de distrugere a valurilor la vreme de fur tună. Piloţii de pe remorcherele de la bara Sulinei, mari nani de pe cargouri sau pescarii ne-au dat multe sfaturi și informaţii preţioase. „Tot ce nu-i bine legat la bord ajunge în mare!” era unul din sfaturi – derivoarele noastre din această cauză le-am pierdut și mereu ne-am adus aminte de povaţă când un obiect sau altul de pe punte, neasigurat zbura în apă. „Valurile toate-s rele, dar de cel de-al nouălea să vă feriţi – este de-a dreptul distrugător, are o forţă înzecită faţă de celelalte, ni s-a mai spus. Adeseori m-am întrebat de ce tocmai al nouălea val este mai mare și mai puternic decât altele de dinaintea lui. Am comentat îndelung această idee și părerile erau împărţite; unii spuneau că totul e o legendă. Până când Ladistau ne-a propus să observăm cu atenţie valurile, să le numărăm și să judecăm. Așa am făcut de câteva ori. Și am constatat, uluiţi, că într-adevăr există un „al nouălea val”, unul imens faţă de celelalte opt care-l preced, aproape dublu, care vine mugind mai turbat decât cele obişnuite, mai înspumat, mai umflat, care izbește cu forţă înzecită. Cum se formează acest val uriaș nu știu dacă au putut explica hidrologii, dar el există aievea pe marea înfurtunată – am văzut fenomenul cu ochii noștri.

Mâncam de prânz, spălăm vasele, farfuriile și tacâmurile – este o treabă la care toţi pun mâna –, le orânduim la locul lor în lada-bucătărie și ne oferim o oră de siestă.

E vremea când stăm la taclale. Se bea câte o cafea, prilej pentru fumători să mai pufăie o ţigară, care arde repede sub răsuflarea nedomolită a vântului.

— Dacă am putea auzi ce-or zice pescarii sau hrăni cerii de pe coasta Sulinei când or da de pluta noastră de salvare! zice Victor.

— Da, se pare că drept spre Sulina au dus-o valurile și furtuna, apreciază Gerö.

— În mod sigur ajunge acolo, îşi dă cu părerea şi Emil.

— O sută de litri de apă, un pistol cu 20 de rachete de semnalizare, o cutie cu medicamente şi hrană pe şapte zile; măiculiţă, ce bunătăţi sunt pe ea: ciocolată, napolitane, lapte praf, suc de lămâi şi portocale, şuncă şi telemea la cutie, ba şi un kilogram de coniac, ţin eu să precizez pierderile.

Ştiind dincotro bate vântul de mai multe zile, hrăni cerii de pe Insula Şerpilor au dedus că mica ambarcaţiune vine din Bulgaria sau România. Şi au luat legătura prin radio cu porturile de pe ţărmul vestic al mării. La Constanţa se ştia vag despre o plută care urma să facă un marş pe mare şi i-au sfătuit să întrebe la Sulina. În portul din care noi am plecat mesajul radio transmis de pe Insula Şerpilor a produs spaimă: „O plută neavând niciun om la bord a fost aruncată de furtună pe coasta insulei". Sulina a anunţat Bucureştiul despre descoperirea grănicerilor sovietici care n-au mai revenit cu amănunte despre pluta naufragiată. Aşa s-a făcut că doar după câteva zile de la ieşirea pe mare mulţi prieteni din ţară ne plângeau pe noi, dispăruţii, neîndrăznind să anunţe familiile noastre despre dezastrul pe care-l bănuiau, în speranţa că vor afla alte veşti, mai precise. Cei mai mulţi erau convinşi că ne-am dus la fundul mării, căci nimănui nu i-a trecut prin minte să ceară sovieticilor o descriere amănunţită a ambarcaţiunii eşuate…

Noi încă mai comentăm pierderea plutei celei mici – a doua grea pierdere, socotind şi derivoarele – adunaţi ciopor lângă postul timonei când Gerö a ţâşnit dintre noi, alarmat, sărind drept în picioare:

— Voi vedeţi ceva cu ochiul liber, acolo în faţa prorei la vreo milă-două?

Ne pironim privirile în direcţia spre care arată coechipierul nostru. De prima dată nu deslușim nimic. De-abia după ce privirea ni se ascute şi ne obişnuim cu mişcarea ritmică a valurilor ni se lămuresc ochilor câteva puncte fixe la suprafaţa apei.

— Geamanduri?

— Submarine?

— O epavă?

Nu ne dăm prea bine seama, fără binoclu, ce-ar putea fi acele puncte negre ce se zăresc din când în când printre crestele înspumate ale valurilor.

— Sunt stâlpi pentru taliene[69], ne spune Gerö, de sus, de pe cabină.

Rămânem câteva minute muţi. Surpriza este mare şi alarmantă. Apoi vorbeşte Emil care între timp s-a săltat pe cabină, lângă Gerö şi a cercetat şi el locul spre care priveam cu toţii, cu binoclul.

— Iar în spatele talienelor la alte două-trei mile zăresc o dungă neagră. E ţărmul. Înseamnă că de o zi şi o noapte, cu toate că am lansat amândouă ancorele, furtuna ne-a târât spre mal. Iar dacă vântul se înteţeşte, mâine spre ziuă, avem două şanse – să ne zdrobim de stâlpii talienelor ori de uscat.

---

[69] *talian* — năvod mare, fixat în largul mării cu ancore sau cu piloți, folosit la prinderea, în cantități mari, a peștilor migratori.

Un potop de blesteme se revarsă peste punte, ceea ce îl distrează teribil, se pare, pe Vasile. El începe să măcăie vehement și să alerge pe punte pentru a nu știu câta oară, azi. Emeric ne dă o lămurire neașteptată care pe noi ne lasă cu gurile căscate:

— Voi vă credeţi teribil de deștepţi, iar pe Vasile îl credeţi un biet răţoi, prost și neștiutor. Dar, vedeţi, orătania aceasta necuvântătoare a simţit singura de pe plută, încă de azi dimineaţă când nu mai înceta cu măcăitul, că se apropie uscatul.

Îl privim năuci pe Vasile care trimite măcăieli inter minabile, languroase cârdurilor de raţe din Sulina de lângă care a fost smuls.

Pe mare e furtună de gradul 6. Se pare că vântul se întrece cu gluma. Valurile care ne atacă fără ostenire dinspre proră și babord sunt cele mai mari pe care le-am văzut în zilele de când am ieșit pe mare. Când unul lovește pluta, aceasta se înclină atât de tare, încât cu greu ne putem ţine pe picioare. Cel care circulă pe punte este obligat să se prindă cu nădejde de „ţinte bine” sau de balustrada de la marginea plutei. Eu unul, așezat pe capacul lăzii-bucătărie, chinuiesc de mai bine de o oră aparatul de radio. Ce bine ne-ar prinde să recepţionăm acum o navă sau un port și să aflăm prognoza vremii, măcar am ști precis cât mai durează furtuna și dacă se schimbă sau nu vântul! Dar nu obţin nicio legătură, aud în cască câteva voci – în rusă, în engleză, în turcă – dar nimeni nu răspunde la chemarea mea lansată metodic, repetată, în eter.

— Here is romanian raft „Dacia 2050”; I want to take radiocontact with somebody. Answer me, please[70].

Sperăm într-o minune; dar aparatul nostru nu e în stare să vorbească cu restul lumii.

Iată și ceva nou: adeseori valurile îşi trimit crestele lor înspumate pe punte, fapt nemaiîntâmplat până acum; așa că scândurile punţii au devenit ude, alunecoase iar noi trebuie să păşim cu mare precauţie. Gătim cu greu – mai bine zis improvizăm: încălzim într-o oală cu apă fierbinte câteva cutii de fasole cu costiţă și fierbem trei plicuri cu supă de pasăre. Și aceasta pentru că înainte de prânz a început să plouă. Un val uriaș, incredibil de mare, se sparge de plută, o ridică brusc vreo zece metri și inundă toată puntea, dintr-odată. Apa intră până și în cabină, sărind peste pragul înalt, udându-ne costumele și cizmele pentru cart, salteaua pneumatică, sacii de dormit și lăzile în care ne ţinem hainele la fereală. Dacă pluta n-ar fi fost ancorată nici acest val de o mărime neobișnuită nu ne-ar fi scăldat puntea; necum să intre în cabină; doar așa a fost posibil ca ambarcaţiunea noastră să fie, pur și simplu, depășită de imensa masă de apă ce s-a prăvălit peste noi: pluta n-a putut să salte pe creasta acelui val, ţinută fiind de cablul ancorelor.

O întrebare îmi revine mereu în minte: oare așa se va termina călătoria noastră? Se va sfârşi înainte de a începe cu adevărat? Pentru că nu consideram început

---

[70] Aici pluta românească „Dacia 2050”; vreau să iau legătura radio cu cineva. Răspundeți-mi, vă rog! (în 1. engl.).

marșul nostru pe apele Pontului Euxin când nici nu ne-am desprins din apele Sulinei. Doamne, ce-ar mai râde cei care ne-au prevăzut eșecul!

Din când în când tragem cu coada ochiului la barometrul agăţat pe peretele din fundul cabinei – presiunea atmosferică scade constant. Iar Emeric, meteorologul ex pediţiei, măsoară din oră-n oră viteza vântului și mor mine, în barba lui stufoasă, aceeași frază:

— Vântul se intensifică mereu.

Mă aud vorbind singur, căci fiecare îşi vede de ale lui:

— Vântul crește, presiunea scade, numai noi stăm înţepeniţi, ce chestie dom-le!

— Nu-i adevărat, nu suntem deloc înţepeniţi. Ia priviţi spre vest, îl aud pe Ladistau din ușa cabinei.

Vorbele ne îngheaţă în gât. Foarte aproape de noi se iţesc din apă, ameninţători ca niște ţevi de tun, zeci de piloţi din lemn de stejar înnegriţi de apă și soare. Așadar ancorele, ţin foarte puţin, iar înaintarea noastră spre ţărm este cu mult mai rapidă decât am presupus.

— Eu zic să fim pregătiţi de eșuare. Deseară să ne culcăm îmbrăcaţi cu vestele de salvare și în loc de pernă cu câte un colac de plută. Când simţim că pluta se răstoarnă, fiecare are grijă de el, sărim în apă și-apoi ne întâlnim la ceainăria din Sulina. Dau un rând de rom, por ţie dublă.

La umorul meu macabru, Emeric răspunde cu seriozitate de ardelean:

— Pușchea pe limba ta!

După care ne înghesuim cu toţii în cabină ca să ne mai încălzim puţin și să ne adăpostim de ploaia insistentă și de vântul rece.

Îmi vine rândul să pregătesc cina. Deși mai este mult până seara, ies pe punte, mă apuc să cotrobăiesc prin lada de alimente să văd cam ce aș putea încropi de mâncare pe ploaia aceasta deasă și pătrunzătoare care e în stare să stingă și flacăra aragazului. Și deodată simt că ceva nu e în regulă. Observ în jurul meu cu atenţie, dar nu-mi dau seama ce anume mă neliniștește. Orizontul este închis, o ceaţă groasă, înnegurată acoperă cerul, pânze de apă cad de sus. Vântul și valurile gem sinistru. Ploaia răpăie monoton pe foaia de cort care mi-am pus-o pe deasupra hainelor. Privesc o vreme în larg și-apoi caut cu privirea piloţii talienelor ce trebuie să fie acum foarte aproape de plută, singurul reper în cazanul de lichid clocotind din jur. Dar nu-i mai văd. Ce dracu, doar erau aici, la nicio milă, spre vest. Fac un salt spre babord și, să nu-mi vină a crede, văd piloţii la vreo două cabluri[71], doar, de plută. Dar asta înseamnă că pluta s-a răsucit, în ancore, cu 180°. E clar, s-a „întors" vântul! Alerg la busola timonei, o privesc o secundă și mă lămuresc: vântul bate spre sud. În sfârșit, a sosit și mult așteptatul vânt de sud!

— Ahoi, voi cei din cabină! S-a întors vântul, poftiţi la treabă!

---

[71] *cablu* — unitate de măsură pentru lungimi, egală cu a zecea parte dintr-o milă marină, adică 185,2 m.

O asemenea veste te face să sari șapte coţi în sus: se aud lovituri de cap în tavanul cabinei. În câteva minute toţi suntem la posturi. Se controlează iarăși busola. Minune nu alta, vântul bate în sens invers, înspre sud-est.

Încă nu știam noi ce năbădăioase sunt vânturile ce suflă pe „marea cea mare”.

— Sus ancora! Sus toate velele! îl aud pe Gerö dând comenzi.

Dau un chiot și mă reped bucuros la treabă, alături de ceilalţi.

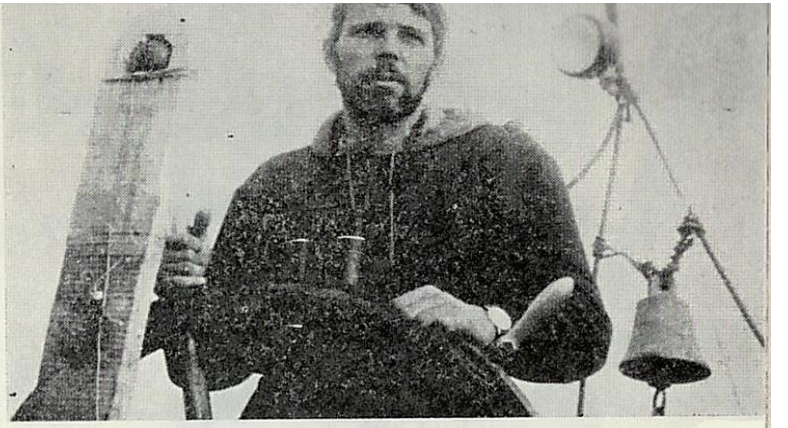
Să prezentăm
mai întîi echipajul:

VICTOR MOLOCEA, inginer,
Institutul de proiectări și cercetări,
„Moldova", Iași, 38 ani.

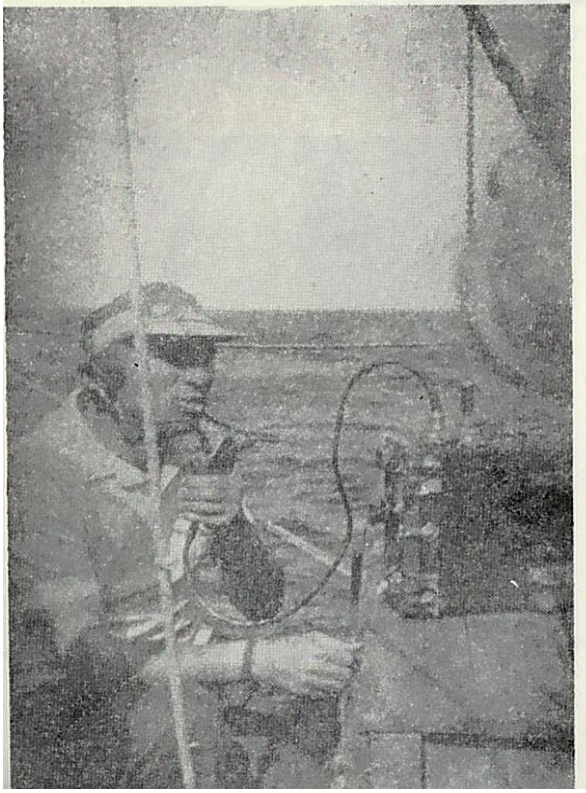
EMIL BRAHARU, lăcătuș-mecanic, Întreprinderea de materiale pentru construcții, Iași, 32 ani.

LADISLAU ARADITS, reporter la Televiziunea română, București, 37 ani.

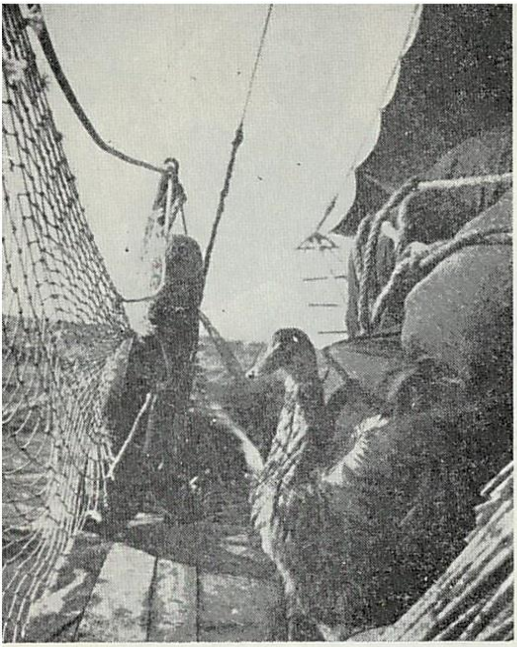
EMERIC SUHANEK, tehnician auto, Combinatul minier Petroșani, 37 ani.



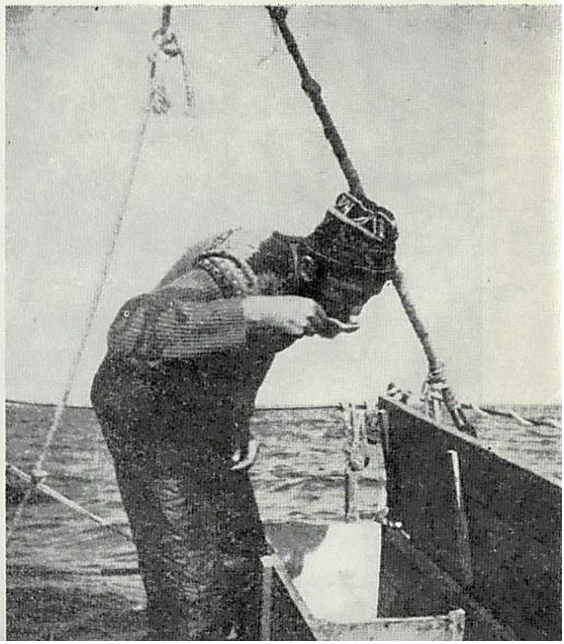
SZEKERES GERŐ, inginer, Institutul de proiectări și cercetări „Moldova", Iași, 36 ani.



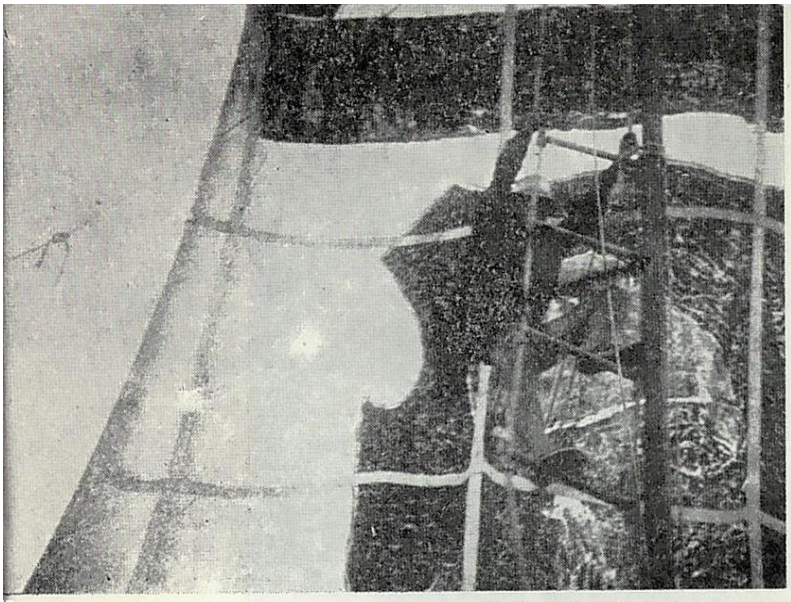
ION PREDA,
redactor la revista
„România
pitorească",
București,
45 ani.



VASILE — rățoiul pierdut pe mare.

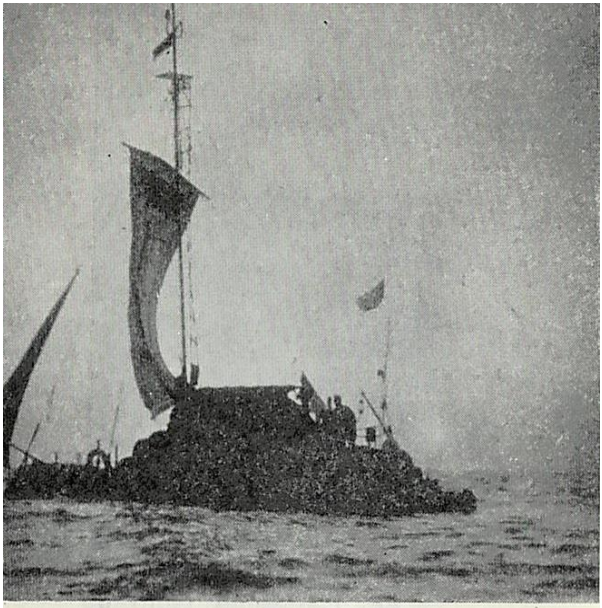


E bună mîncarea!

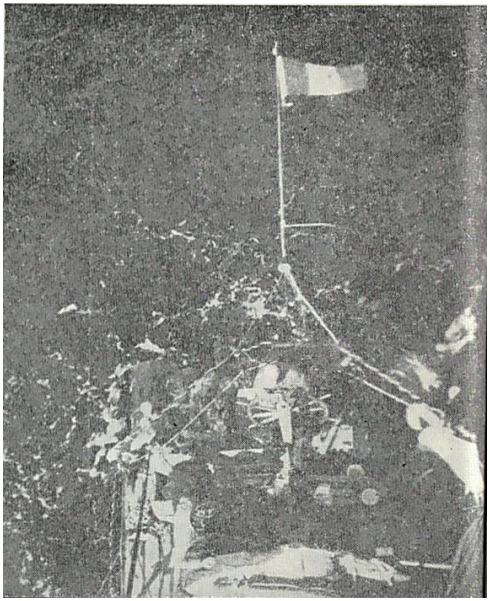


Ah, blestemata scară de frînghie de la catarg pe care trebuie s-o urci pe furtună!

O fotografie-suvenir de la bordul plutei, făcută de Victor Molocea; sus — Ion Preda, Gerő Szekeres; jos — Ladislau Aradits, Emil Braharu, Emèric Suhanek.

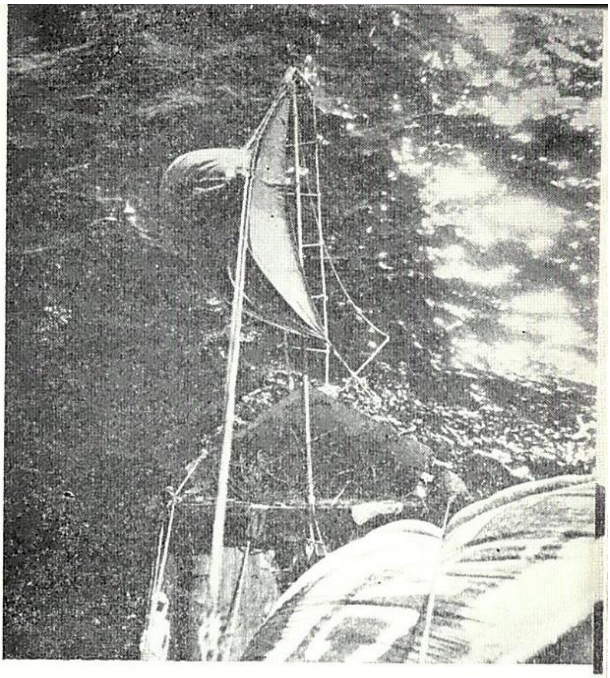


Vîntul nu vrea să bată, pînzele se lasă moi.



O imagine a mării furtunoase, văzute din vârful catargului.

Din nou furtuna
a smuls vela-foc.

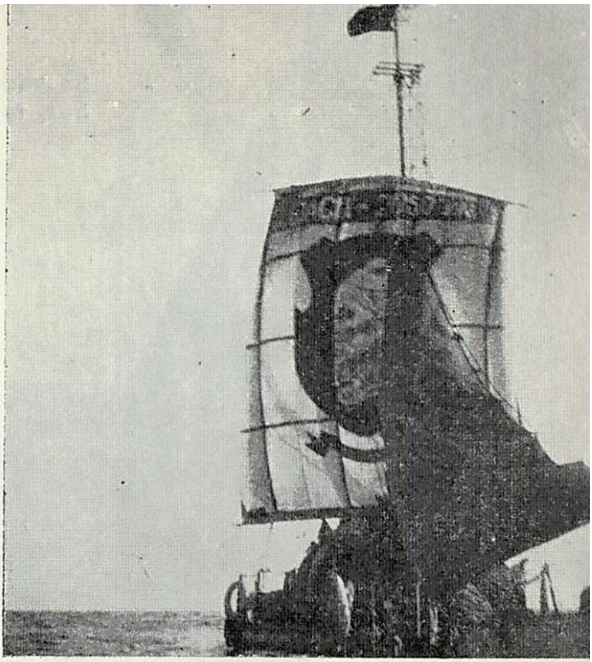


De veghe, sus,
în gabie,
în vîrful
catargului.

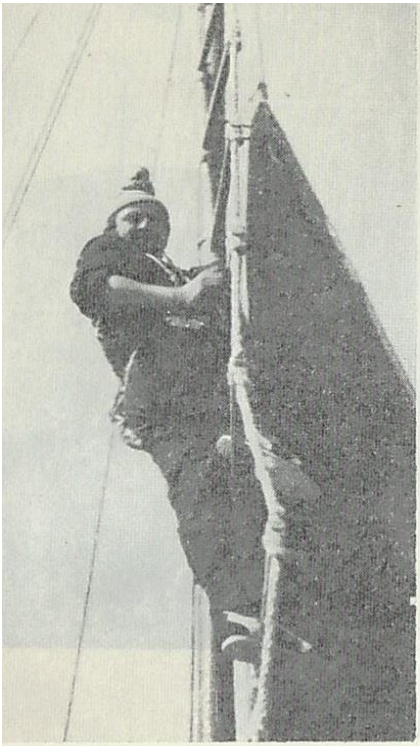
Ora mesei.

Reparație sub apă,
în mijlocul mării.

Vîntul s-a schimbat! anunță omul din cart. Ce să facem? Lăsăm jos pînzele sau încercăm să „voltăm"?

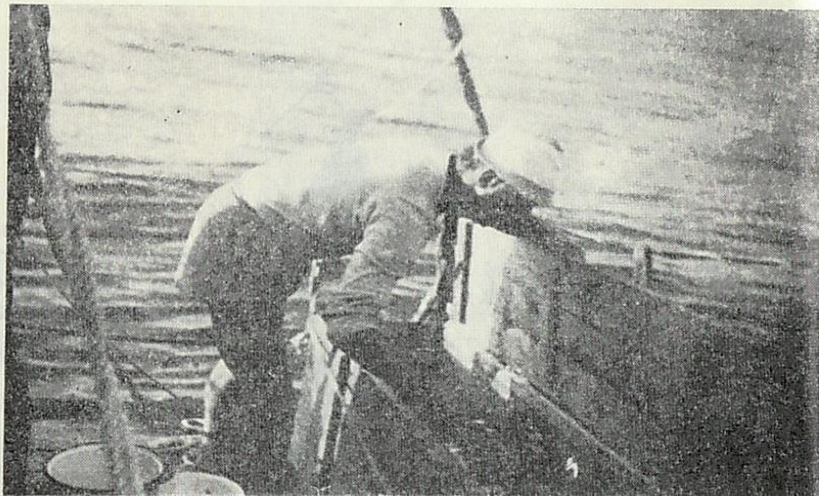


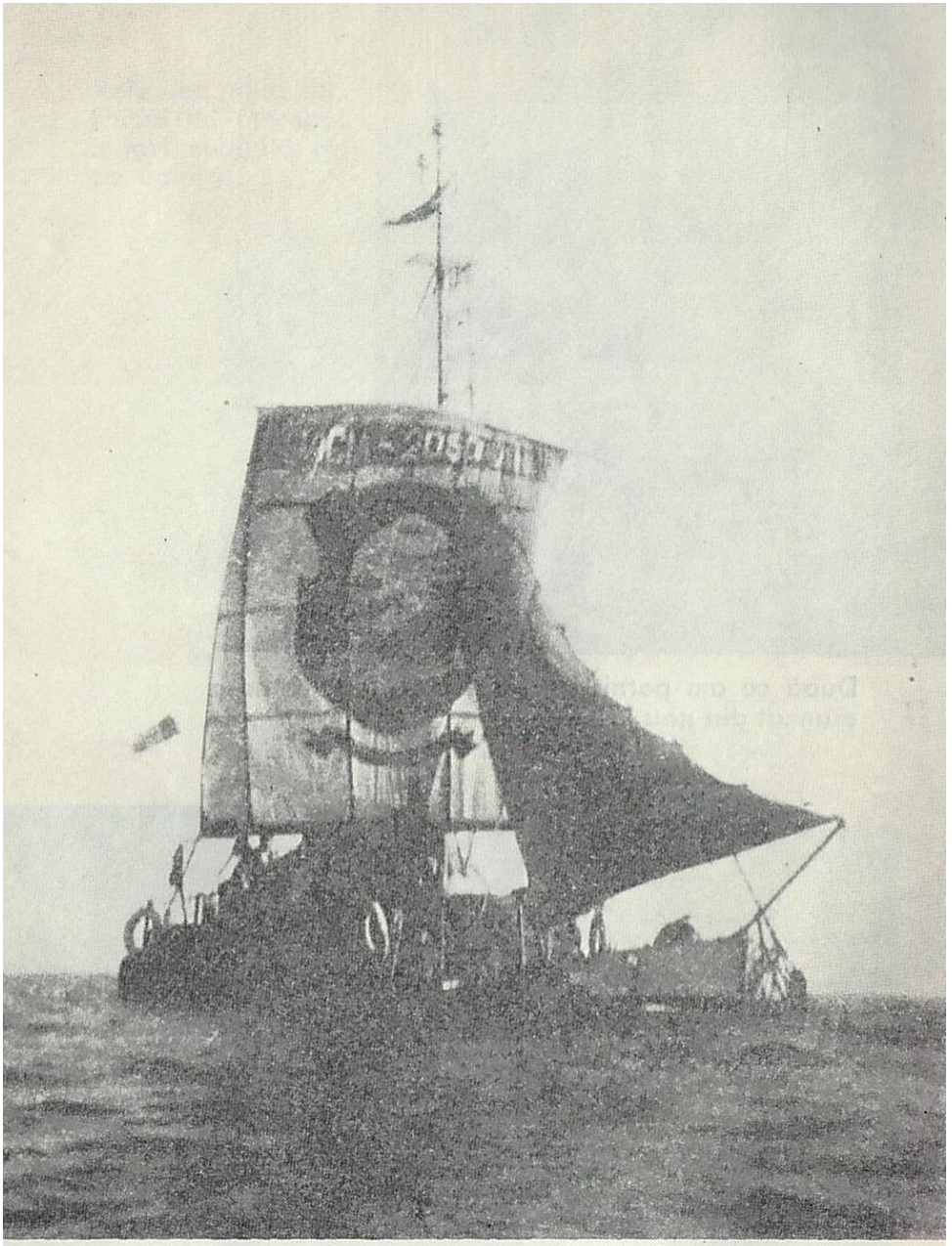
O plută și un transatlantic se întîlnesc pe apele Mării Negre (în pupa plutei, bărcuța din cauciuc).



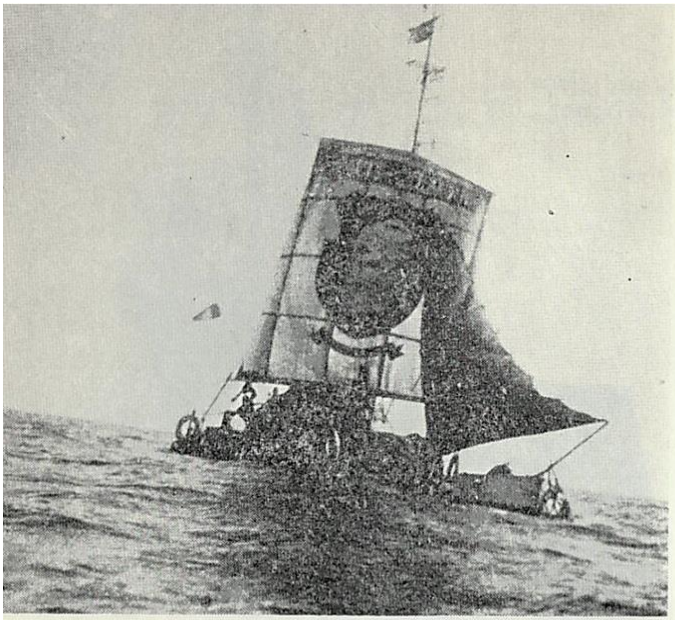
Se vede țărmul?
Sus, repede, în gabie!

De serviciu la bucătărie.

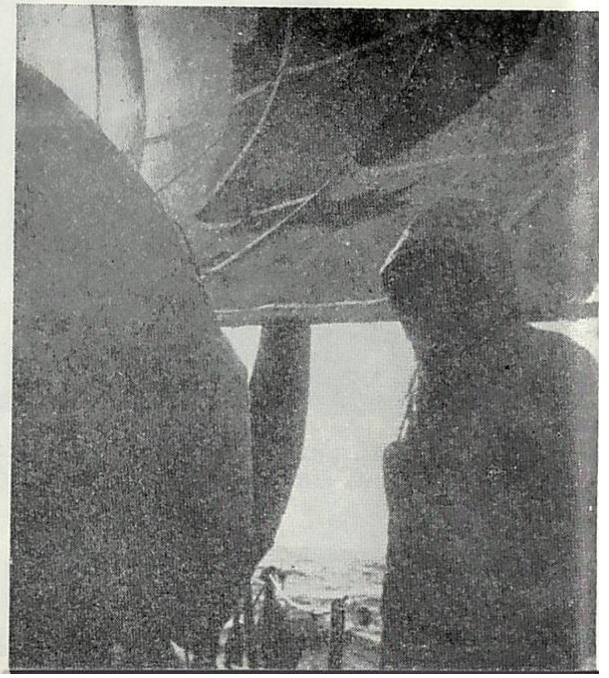




Cu vîntul în spate pluta înaintează cu toate pînzele sus.
În drum spre Odesa, venind dinspre țărmul laltei.

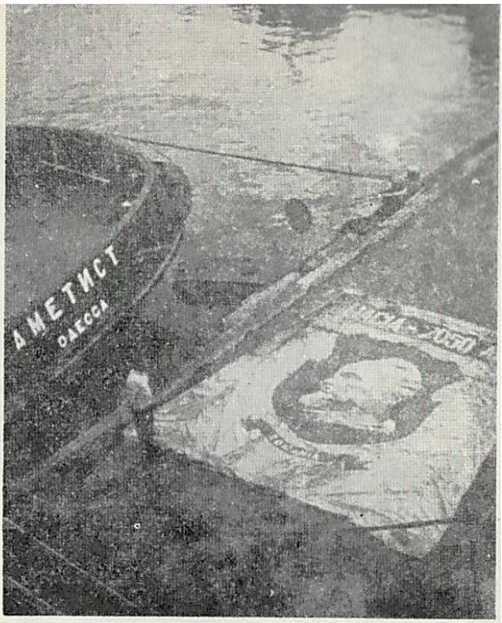


După ce am pornit spre Sulina o furtună ne-a aruncat din nou în larg.



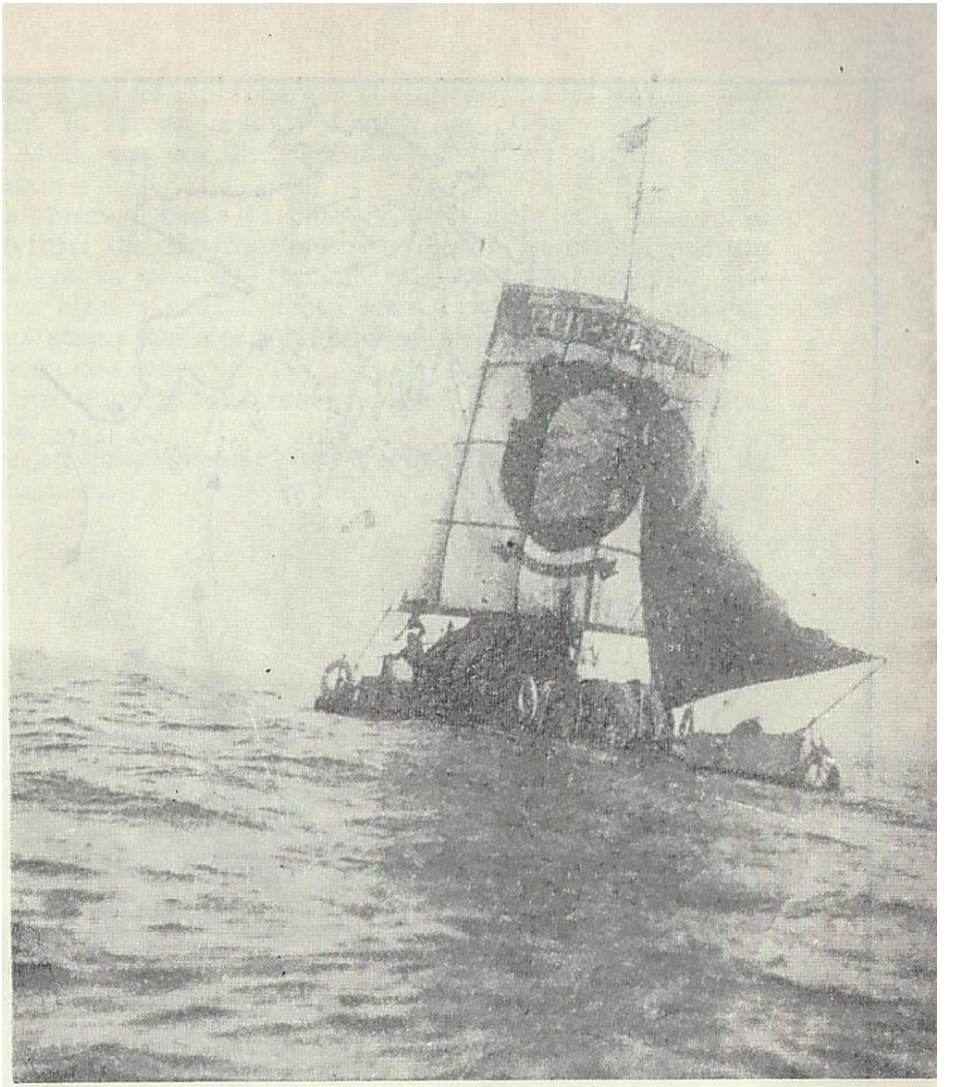
În cart, în zorii unei zile de început de octombrie, cu ceață și frig.

Vela cea mare cu chipul lui Decebal a fost coborîtă de pe catarg.

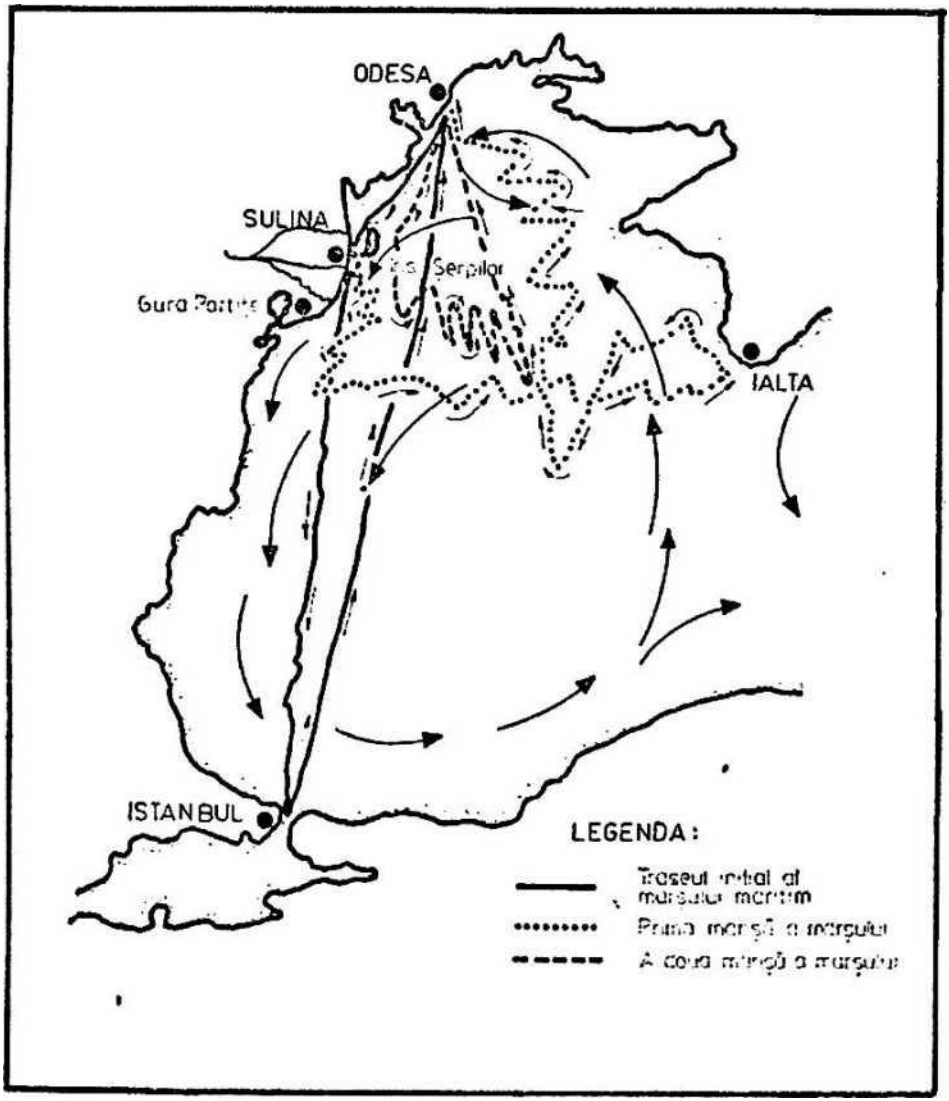


La Odesa, după a doua acostare a trebuit să începem dezarmarea plutei.

În gara feroviară a Odesei, însoțiți de un bagaj imens, înainte de a ne urca în trenul ce avea să ne ducă în patrie (de la stînga la dreapta — Emil Braharu, Ladislau Aradits, un prieten din Odesa și Gerő Szekeres).



Imagine dedicată cititorilor care doresc autografe de la membrii echipajului plutei, „Dacia 2050". Trimiteți această fotografie decupată din carte (însoțită de un plic timbrat și cu adresa expeditorului) pe adresa: revista „România pitorească" str. Nikos Beloiannis nr. 27, București Of. P.T.T. 22 și o veți primi cu o dedicație și un autograf împreună cu răspunsuri la eventualele dv. întrebări.


ODESA
SULINA
Gura Portiței
Ins. Șerpilor
IALTA
ISTANBUL
LEGENDA :

CAPITOLUL VI

„STRĂBATE VALURILE DAR NU SE SCUFUNDĂ”.

Să mă ierte bunii și îngăduitorii locuitori ai Parisului pentru că am împrumutat deviza ce stă înscrisă pe stema urbei lor și am așezat-o în fruntea acestui capitol. Nu știu de ce Orașul Lumină, cum este supranumită capitala Franţei, are o asemenea deviză ciudată, dar cuvintele ci, mi s-a părut, se potrivesc cel mai bine plutei noastre, acum când ne-a apucat cea de a șasea zi pe mare și ne-am dat seama cu câtă siguranţă înfruntă ea valurile dezlănţuite.

Bucuroși că zeul Eol ne-a trimis, în sfârșit, o suflare eu care să o luăm razna spre sud ne apucăm cu nădejde să punem pluta sub vânt. Ușor de spus, greu de făcut – mai ales pe asemenea furtună, cu astfel de valuri. Mai întâi ne dăm sufletul, învârtind pe rând, la manivela vinciului de ancore. Victor se instalează la timonă, dar scoate un urlet de deznădejde: cablul cârmei iar sărise de pe tam bur astfel că pluta nu mai putea fi guvernată cu cârma.

Degeaba am reparat-o de dimineaţă. Gerö dă ordin să ridicăm complet toate velele, cârma o vom repara din mers.

Pe vânt de tăria 7 pânzele se ridică al dracului de greu.

Focul se înalţă ascultător și când ajunge sus, îl auzim cum plesnește sub vânt, încât face bompresul să zbârnâie.

Când să ridicăm pânza cea mare iar se încurcă frânghiile în scripeţi. Ah, ce bucurie, mai ales că e rândul meu să mă urc pe catarg. Dau foaia de cort jos de pe mine – s-ar umfla de vânt și m-ar încurca în mișcări pe îngusta scară de frânghie – și în câteva clipe sunt ud până la piele. În timp ce mă caţăr îl văd la prora, lângă spargeval, pe Emeric cum strânge colac cablurile ancorelor. Deși îi e tare rău muncește cot la cot cu noi. De mâncat însă nu tot așa, nu suportă deloc mâncarea, nici mirosul ei măcar. Bea doar ceai cu mult zahăr și suc de lămâie. Gerö, Ladistau și Emil stăpânesc cu trupurile lor pânza cea mare ridicată doar pe jumătate și care tresaltă așa de tare la fiecare răbufnire a vântului încât, zguduie pluta. Când ajung sus, în gabie, vântul îmi taie răsuflarea. Nici nu mai povestesc cu cât chin am urcat scara de frânghie, mai ales de la jumătatea ei. După ce am desfăcut frânghiile înţepenite în scripeţi am mai zăbovit o clipă – am făcut o poză color; de aici, din vârful catargului, de la 12 metri înălţime, marea arată exact ca o oală în care apa clocotește zdravăn. De jur-împrejur, cât văd cu ochii, valuri mari, înspumate se fugăresc unele pe altele, într-o mișcare continuă, halucinantă prin monotonia sau zbuciumul său.

Slobod un strigăt și cei de jos ridică pânza în vârful catargului. Noroc că mă ţin bine de balustrada gabiei: când vela mare s-a umflat toată de vânt, am auzit o bu buitură și catargul s-a zguduit așa de tare încât mi-au clănţănit dinţii în gură. Catargul vibrează, pânza tresaltă, pluta se opintește ca un trăpaș la start și se

repede nebunește, peste nemărginirea apelor. Întâmplător, asist la una din cele mai impresionante secvenţe din trăirea plutei: momentul când se așterne pe fugă. De jos nu se poate vedea și pricepe măreţia și forţa acestei clipe. Parcă zece mii de cai înhămaţi la proră au turbat și pornesc într-o goană disperată. Pluta sare din val în val și aleargă pe suprafaţa apei ca o torpilă. În urmă rămâne o dâră de spumă. Eu, sus pe catarg, am senzaţia că acuș-acuș mă prăbușesc, vârful catargului se înclină, câţiva metri, când spre babord, când spre tribord. O senzaţie de apăsare și singurătate mă cuprinde acolo, cum stau cocoţat, în gabie, cu toate că văd un spectacol unic, acela al forţelor naturii în plenitudinea lor. Și simt nevoia să-i vorbesc lui Victor pe care-l văd sub mine la timonă:

— Încotro mergem, timonierule?

Victor nici măcar nu ridică ochii spre mine.

— Ahoi, Victoreee!

Repet întrebarea cât mă ţin plămânii, dar în zadar. Victor tot n-aude. Vântul smulge chiar de pe buze cuvintele mele și le aruncă departe în mare, înainte de a ajunge la Victor; aici, pe ape, până și propagarea sunetelor are alte legi ca pe uscat. Și-apoi de măcinarea turbată a valurilor n-auzi nici la doi pași, dar-mi-te să mai fiu înţeles de aici din vârful catargului. Așa descopăr că la vreme de furtună, pe mare, omul rămâne cu el, singur. Trebuie singur să convorbească cu sine, dacă-i este greu, să se îmbărbăteze și să-și poarte de grijă.

De câteva ore alergăm nebunește prin furtună, cu toate velele sus. Gerö a dispus ridicarea pânzelor în disperare de cauză; altfel ne ciocneam de stâlpii talienelor. Dar și vântul a început să bată exact cum ne trebuie nouă, cum îl așteptăm de zile și nopţi. Poate că velișții[72] experimentaţi n-ar fi procedat ca noi. Se prea poate ca un cuter[73], iaht[74] sau oricare velier să nu poată naviga în siguranţă pe un vânt de tăria 7 și furtună de gradul 6 având toate pânzele întinse, fiind nevoit să străbată cu viteză maximă valuri înalte de cinci-șase metri. Iată o altă netăgăduită dovadă despre extraordinara stabilitate pe care o posedă pluta. Suntem din nou uimiţi în aceste ore de goană cum poate o asemenea ambarcaţie rudimentară să străbată valurile imense, fie despicându-le creasta cu prora, fie săltând peste cele care ne lovesc din travers[75]; împinsă violent de forţa vântului, zbuciumată de clocotul apei, zguduită în ruliu și în tangaj, bușteniі rămân într-o stare de navigaţie bună, fără să fie măturaţi de valuri, fără să se încline atât de periculos încât să arunce în adâncuri pe cei de la bord.

— Mergem spre sud – sud-est! anunţă din când în când Victor care stă de vreo

---

[72] *velist* — persoană specializată în navigația cu ambarcațiuni înzestrate cu vele, pânze.

[73] *cuter* — ambarcațiune de sport, construită din lemn, cu vele, cu un singur catarg și cu bompres; vas de pescuit cu vele sau motor.

[74] *iaht* — navă cu pânze sau cu propulsie mecanică, folosită pentru călătorii de agrement.

[75] *travers* — val sau vânt care lovește lateral o ambarcațiune, din babord sau tribord.

trei ore nedezlipit de timonă și cu ochii pe busolă.

— E foarte bine așa, îi răspunde, cu veselie, Gerö, responsabil în echipaj cu bunul mers al navigaţiei. Trebuie să ieșim puţin mai în larg, să ne îndepărtăm de ţărm ca să nu ne izbim de uscat în dreptul Insulei Sahalin sau mai spre sud unde pământul pătrunde mai adânc în mare.

Iar dacă mergem spre sud e cu totul normal, într-acolo am vrut doar să navigăm. Aţi văzut, măi isteţilor, că ne-a sosit și viatul cel prielnic? M-aţi omorât cu zile, aproape, tot cerându-mi să pornim mai întâi spre nord.

Tăcem vinovaţi, Gerö are dreptate. Mai ales eu bag capul între umeri, pentru că am fost cel mai vehement în discuţii când îi ceream să mergem cu vântul de nord – care a bătut șase zile și tot atâtea nopţi – mai întâi spre Odesa. Dar nu mă pot opri să zic:

— Da, Gerö, poate ai dreptate, dar acum porneam din Odesa și se chema că o treime din itinerar l-am și parcurs — pe când așa, uite am pierdut șase zile.

Gerö se uită superior la mine și spune către toţi:

— În marinărie trebuie să ai răbdare!

Îl privesc cu respect pe comandantul expediţiei noastre – în fond el a făcut mai multă marinărie ca mine – a voiajat și pe *Craiova,* a dat examen de navigator, are în buzunar un carnet de secund de velier; pe când eu de-abia acum învăţ să ridic pânzele și să ţin pluta după busolă, în orele de cart. Oftez, compătimindu-mi nimicnicia și mă apuc să prepar cina, treaba la care mă pricep, într-adevăr, zic eu…

Ne e o foame cumplită. După efortul istovitor de punere a plutei sub vânt și de reparare, a doua oară, a cârmei ne îngăduim câteva ore de răgaz. Victor, de fericire că pluta aleargă ca un cal de curse, nu mai lasă pe nimeni să se apropie de timonă. De peste patru ore stă la cârmă, vrăjit de frumuseţea și beţia zborului peste apele înfurtunate. Și cina și-a înghiţit-o în grabă, lângă timonă.

Poate că vrea să fie singur, căci bănuiesc că sufletu-i este invadat de melancolie, stârnită de o descoperire făcută în lucrurile sale personale: când îşi aranja, meticulos, îmbrăcămintea în despărţitura ce i se cuvenea din lada cea mare din cabină, Victor a scos la un moment dat o exclamaţie puternică de uimire. Ne-am uitat în cabină să vedem ce s-a întâmplat și l-am aflat tulburat pe blondul nostru tovarăș de drum, de obicei flegmatic ca un englez; în mână ţinea o scufiţă albă de nou născut.

— Nu știu cum a ajuns aici! ne spune el uimit.

Cu o lună înainte, lui Victor i se născuse un fecior. L-a încercat atunci gândul, ne-a mărturisit el pe uscat, să nu mai plece pe mare. Un băiat era tot ce-și mai dorea în viaţă. Dar ispita mării a fost prea puternică și s-a îmbarcat. Găsind printre lucrurile sale această bucăţică de pânză, o tulburare de nedescris l-a cuprins. Cum poate fi sufletul omului! Ajunge, câteodată, un fleac, uite, bunăoară această scufiţa de copil – căreia sunt sigur, acasă nu i-ar fi dat nicio atenţie și nu i-ar fi acordat nicio valoare sentimentală – ca să-l întoarcă pe dos pe un om puternic cum este Victor. S-ar fi putut ca soţia lui să-i fi strecurat scufiţa printre cămăși, tricouri și celelalte obiecte de îmbrăcăminte – gest discret și înduioșător prin care Victor, iată,

se leagă acum sufletește, ba chiar material, de cei dragi de-acasă. Căci Victor strecurase scufiţa, pe ascuns — crezând că noi nu-l vedem – în buzunarul de la piept al vestei și o poartă de-acum înainte mereu asupra lui, ca pe un talisman.

Încă înainte de căderea întunericului vedem clipind în tribordul nostru un far.

— Că doar n-am ajuns iar la Insula Șerpilor, se lamentează Emil.

Numărăm semnalele de lumină și Gerö consultă *Cartea farurilor din Marea Neagră* ca să ne dăm seama, măcar în acest fel, pe unde am ajuns; fiind înnorat, navigatorul nostru n-a putut folosi sextantul ca să stabilească poziţia noastră pe mare. De fapt, nici n-a fost nevoie de astfel de calcule căci știam doar că – stăm la ancoră în apele Sulinei.

— Nu e decât o geamandură mare, luminoasă, care marchează ţărmul. Se află cam în dreptul Lacului Roșu din Delta Dunării, aflat la jumătatea distanţei dintre canalul Sulina și braţul Sfântu Gheorghe – ne anunţă comandantul nostru.

Așadar, am mers, nu glumă, în această după-amiază.

Ehei, ce înseamnă să ai vânt din pupa, nu degeaba așa sună urarea de bine a marinarilor, moștenită de pe vremea când corăbiile erau la discreţia curenţilor de aer. În sfârșit, am apucat pe drumul cel bun! Discutăm între noi, în cabină, feriţi de ploaie, despre ziua de mâine. Cât am stat pironiţi în ancoră niciodată n-am vorbit despre ce vom face mâine și poimâine. Dar acum, dacă pluta s-a smuls din nemișcare și zboară peste ape, viaţa noastră a căpătat dimensiunea viitorului. Dacă vântul ţine tot așa, a doua zi, după-amiază, vom fi în dreptul Mangaliei unde ne așteaptă o vedetă grănicerească ca să ne înmâneze un aparat radio emisie-recepţie în perfectă stare. Emil propune să intrăm în port, la Mangalia, ca să vedem ce se întâmplă cu un flotor din tribord care cam „bate”, probabil i s-au slăbit legăturile. Noi, ceilalţi, nu prea suntem de acord: o asemenea escală se lungește întotdeauna și aceasta înseamnă pierdere de vreme, acum, când orice oră de vânt bun înseamnă o posibilitate de a mai recupera ceva din atâta amar de timp pierdut cât am stat înţepeniţi în faţa barei de nisip sau învârtindu-ne pe lângă Insula Șerpilor.

Victor ne strigă să ieșim pe punte – încă nu s-a dezlipit de timonă. Se zărește la tribord altă lumină clipitoare și încă foarte aproape; ceea ce înseamnă că noi alergăm chiar pe lângă ţărm. Stabilim că nu-i un semnal lu minos de la vreun far, nu-l găsim în cărţulia cu acești străjeri optici ai ţărmurilor. Ajungem la concluzia că e vorba de vreo geamandură luminoasă ce se plasează, adeseori, lângă mal pentru a indica mica adâncime a apei. Ne dăm. Însă, seama, că trebuie să ne îndepărtăm de uscat fiindcă lumina aceea sclipește cam lângă noi, enervant de îngrijorător.

Așa încât facem manevrele de rigoare, deloc ușoare pe o asemenea furtună, mai ales că de patru ori s-au încurcat în scripeţi parâmele velei mari. Și tot de atâtea ori un om a trebuit să urce în vârful catargului. Atunci aflăm pe cel mai fricos dintre noi. Ne-o demonstrează într-un fel în solit, deși niciodată nu și-a mărturisit, prin viu grai sau prin vreun gest, teama.

Este rândul lui Gerö să se urce pe catarg. Acum vântul s-a înteţit și mai tare. Catargul se zbuciumă în straiuri și pataraţine de parcă vrea să se smulgă și să

ţâșnească spre înalturi cu vela cea mare. Când se urcă pe cabină, bietul Gerö este fluturat ca o eșarfă. Mă aștept în orice clipă ca treningul de pe el să se destrame și să rămână gol, așa i-l trage vântul. Noi, de jos, care stăm lângă cabină ne încleștăm mâinile de „ţinte bine" ca vântul și salturile plutei peste valuri să nu ne dezechilibreze. Gerö îşi pregătește îndelung o bucată de saulă groasă cu care să se asigure sus, în gabie, în timp ce va lucra acolo, cu amândouă mâinile, la descâlcirea scripeţilor buclucași, atât de blestemaţi de noi. Prea mult adastă și îi strigăm să se grăbească, de-abia mai putem stăpâni, jos, verga fluturată de vela pe jumătate întinsă. Când a pus piciorul pe scara de frânghie n-a fost prea atent – și-a pierdut echilibrul.

S-a izbit zdravăn de catarg. A săltat câteva trepte, se oprește și apoi începe să coboare. Noi îl privim uimiţi. De ce nu urcă? Se ţine strâns de catarg și îi văd faţa răvăşită. De durere, gândesc eu.

— Urcă. Odată, omule! îi strigă de jos Victor.

Gerö începe să păşească pe fuşteii uzi ai scării de frânghie, încet, ţinându-se crispat cu mâinile. Vântul îl flutură și-l izbește dușmănos, iarăși, de catarg. Gerö se încolăcește de frânghie și stă nemișcat. Nici nu urcă, nici nu coboară. Sar pe acoperișul cabinei – ceva nu e-n regulă.

Emil, după mine. Și îi strigă lui Gerö:

— Hai, dă-i drumul! Prinde catargul în braţe și urcă încet!

Gerö stă înfășurat pe scară ca o iederă și vântul îl bușește mereu de catarg. Bucata de frânghie pe care a luat-o cu el pentru a se asigura prin legare de catarg, și și-a legat-o de mijloc, flutură deasupra noastră și plesnește, în vânt, ca un șfichi de bici. Îmi vine o idee:

— Leagă scara de catarg cu bucata de frânghie să nu te mai bălăngănești! îi strig eu cu mâinile pâlnie la gură.

Nu cred că aude. Emil prinde scara, în sfârșit, și o apropie de catarg, ţinând-o strâns pe după stâlpul de fier cu amândouă braţele lui vânjoase. Gerö tresaltă pe scara de frânghie și începe să coboare. Ajunge lângă noi și îşi proptește picioarele pe acoperișul cabinei. Îi văd faţa și mă îngrozesc: pe ea citesc cea mai sălbatică frică. Și ceilalţi observă acest lucru, dar niciunul nu rostește vreo vorbă.

Mă reped să-mi pun ideea în aplicare. Nevoia te în viaţă multe, întotdeauna. Tai, din câteva mișcări iuţi, cu pumnalul ce-l port la gât, prins de-o curelușă, trei bucăţi de saulă groasă şi le trec pe sub cureaua pantalonilor. Cu una leg scara de frânghie strâns de catarg, chiar la nivelul acoperișului pe care stăm. Da, scara e mai stabilă. Urc vreo cinci trepte – mamă, cum de nu mă smulge vântul! Oare o să pot rezista până sus? — iată la ce mă gândesc până ajung la jumătatea scării pe care o leg cu un alt crâmpei de frânghie de catarg. Acum iată-mă în gabie și iar leg scara strâns de catarg, cu cea de a treia scurtătură de frânghie. Și nu mai flutură ca altă dată blestemata de scară. Îndată desfac parâmele înţepenite în scripeţi și-apoi cobor grăbit. La întoarcere, pe măsură ce cobor, dezleg bucăţile de saulă înnodate pe după scară și catarg. Am urcat și-am coborât „confortabil" faţă de alte dăţi. Nu ne putea veni ideea asta mai de mult? Poate n-aveam atâtea cucuie la

capete și vânătăi pe coate și genunchi de la izbirile de catarg.

După căderea nopţii vântul se înteţește și mai mult, spre groaza noastră. Așa furtună și asemenea valuri n-am văzut de când sunt. Emeric măsoară, la lumina lanternei, de câteva ori, viteza vântului și îi comunică lui Gerö valorile. Acesta calculează câteva clipe, consultă niște tabele de navigaţie și cade pe gândurî.

— N-o să credeţi dar navigăm pe o furtună de gradul 8, îl auzim mai apoi rostind vorbele cu vocea gâtuită.

Pluta noastră aleargă ca nebună și o simţim cum bandează[76] periculos peste valurile cele mai mari. Ies pe punte.

Când ridic ochii văd cum lumina din vârful catargului se înclină așa de tare, ba peste babord, ba peste tribord, încât mă aștept mereu ca în clipa următoare să ne răsturnăm. Emil vine lângă mine, se apucă strâns de balustrada de frânghie groasă și privește încremenit, multă vreme, la iadul din jur. Nu credeam că pe marea noastră pot fi astfel de furtuni puternice.

— Dacă pluta rezistă în noaptea aiasta, nu mai avem nicio teamă, ţine el să-și urle părerea la urechea mea.

Spre noi vine mugind, cât o cireada de tauri turbaţi, un munte de apă. Vrea să ne izbească cu o forţă telurică, ne milos, drept în babord. Dar pluta se aruncă pe creasta lui și coboară vertiginos pe celălalt versant al muntelui lichid ce trece pe sub buștenii pe care stăm. Dacă am fi pe o navă clasică, viitura aceasta uriașă s-ar fi spart de coasta ei, ar fi zguduit-o îngrozitor, iar puntea i-ar fi fost tăvălugită de zeci de tone de apă și ar fi dus cu ea, în genune, tot ce ar fi putut lua. Dar iată ce „tehnică" minunată de navigaţie are pluta noastră: o studiez când sosește talazul următor. Iat-o, se ridică brusc în circa lui, aruncată parcă de o explozie, și-apoi se prelinge pe spinarea lui și coboară pe clinul celălalt. Când buștenii saltă peste val, simţim cum stomacul ni se ridică până-n gât; și în secunda următoare vedem, cu tot întunericul nopţii înnorate, cum suntem, împreună cu pluta de sub noi, în prăpastia adâncă dintre două valuri imense. În clipa ce urmează tot acest zbucium se reia de la început.

La ora douăzeci fix intru cu Victor în primul cart de seară. Ceilalţi stau în cabină, adăpostiţi de ploaie, după ce-au zăbovit hipnotizaţi, parcă, multă vreme pe punte, înfășuraţi în foile de cort, în faţa mării adânc răscolită de o furtună de nedescris. Ţin strâns în pumni cavelele[77] timonei și privesc mereu busola din faţa mea, luminată de un mic bec. Aici, de la postul timonei, simt toată vibraţia în care intră pluta când este izbită de talazuri; se vede treaba că prin cârmă mi se transmit în palmele mele reverberaţii de la șocul fiecărei izbiri. Pânza mare e ridicată doar pe jumătate. Pentru întâia oară ne e frică s-o întindem toată în bătaia vântului. Dar și așa pluta aleargă de parcă o împinge un motor de sute de cai putere. Păcat că nu

---

[76] *bandare* — înclinare transversală a unei nave în marș sub acțiunea valurilor, a vântului etc.

[77] *cavelă* — miner de alamă, fixat pe partea exterioară a roții timonei.

putem calcula în această noapte de furtună infernală, viteza cu care zburăm peste ape. E greu de apreciat „ochiometric" această viteză, doar n-avem niciun punct fix pe lângă noi; în plus ne derutează și valurile care aleargă și mai repede ca noi. Victor o de părere că fugim cam cu 80 de kilometri pe oră. Facem o mică socoteală și ajungem la concluzia că dacă pânza mare ar fi desfășurată toată, am atinge 100 kilometri sub această furtună de gradul 8.

— Eu nici n-o să pomenesc vreodată de viteza cu care, apreciem noi, zboară acum pluta, îi spun lui Victor.

După câteva momente de gândire, tovarășul meu de cart ţine să-și spună părerea:

— Nu cred că exagerăm cu nimic. Și știi ceva: cine nu crede să verifice, e foarte simplu. Să-și facă o plută, să-i pună un catarg și trei pânze și s-o lanseze pe o furtună de gradul opt!…

După ce face un tur pe punte, Victor revine la timonă.

Îmi propune să strângem complet pânza cea mare. Cum, de ce? îmi arată dincolo de tribord o lumină ce clipește la intervale regulate. Din nou o geamandură! Și nu se află prea departe, la cel mult trei mile. Se pare că vântul are totuși o direcţie instabilă, bate spre sud dar rafalele sale ne aruncă alternativ când spre larg, când spre malul mării.

E și normal pentru că pluta nu mai are derivoare, iar guvernarea ei pe direcţia *înainte* este foarte relativă. S-ar putea ca pe o astfel de furtună și talazuri imense, la fiecare milă parcursă să avem o altă milă de derivă laterală.

Blochez roata timonei legând-o cu o saulă și, împreună cu Victor, trec spre proră, la vinciul velei mari. Cu gretate reușim să lăsăm jos vela de la catarg. Viteza plutei nu s-a redus – zboară mai departe ca o torpilă. Ploaia s-a mai încălzit. Aprind aragazul din ladă și, cu capacul lăsat, fierb o ulcică de ceai care ne încălzește tot trupul.

Cu toate că avem doar focul și randa ridicate, mica noastră navă zboară în noaptea neagră, orbește, gonind ca vântul și luându-se la întrecere cu valurile. Stând așa singur în bătaia ploii și suflările lui Eol și spălat de spuma valurilor, simt că mă contopesc cu elementul lichid din jur, omniprezent; până și timpul devine imaterial, îi pierd pulsul scurgerii sale prin ritmurile mele circadiene și am senzaţia că toată această cursă în noapte e ireală, este doar plăsmuirea unui vis. De câtă vreme stau încleștat pe timonă?

Mă trezește din transă un strigăt:

— Sună alarma! Ne ciocnim de ţărm! ţipă prin furtună, cât poate de tare, Victor care stătea în faţa cabinei, cercetând marea.

Printre vălurile ploii văd licărind, înnebunitor de aproape, ochiul galben al geamandurii. Trag cu disperare de funia clopotului aflat lângă timonă. După ce dau cu capul de tavanul cabinei, ceilalţi din echipaj năvălesc precipitaţi și buimăciţi pe punte. Într-o clipă au înţeles că sfârșitul e foarte aproape.

— Ancora de furtună! urlă Emil din rărunchi.

Toţi ceilalţi se reped să execute ordinul.

Ancora de furtună este un uriaș trunchi de con din pânză groasă, legat de capătul unei frânghii lungi de vreo 50 de metri. Avem două asemenea scule la bord. Dacă arunci o ancoră de furtună în apă la babord, bunăoară, prora plutei – atunci când sacul de pânză se umple cu apă și frânghia se desfășoară toată – se abate cu vreo 30 – 40 de grade spre stânga; în plus ea încetinește goana plutei și o face să asculte mai supusă de cârmă.

Așa că, aflându-mă cel mai aproape de ancora de furtună, o înșfac și o arunc în mare. Conul de pânză este imediat înghiţit de ape – are și niște cercuri de fier prinse de el – și trage după sine lunga frânghie de care este legat și care se prelinge prin palmele mele ce stau să ia foc. Când toată frânghia – al cărui capăt de sus este bine legat de plută – s-a desfășurat, o smucitură de nedescris e gata să ne culce pe punte. E exact ca atunci când o frână bruscă blochează o mașină ce aleargă în plină viteză. Prora plutei, care geme din toate încheieturile sale, face un salt spre larg. Distanţa dintre noi și ochiul galben al geamandurii crește rapid. Scăpăm, astfel, de eșuare.

Ne tragem oleacă sufletul, după spaimă. Apoi se schimbă cartul. Un alt far apare în faţă, la dreapta noastră. Îl identificăm tot după numărul și durata sclipirilor – este cel care localizează Insula Sahalin, o mică „pată" de pământ aflată în dreptul braţului Sfântu Gheorghe, cel mai sudic canal prin care se varsă Dunărea în mare. Este, acum, o bună distanţă între noi și pământ. Gonim cu spor.

Rămân pe punte doar Gerö și Emeric; ultimul refuză cu tărie să fie scutit de serviciul în cart, cu toate că de abia se mai ţine pe picioare de rău ce îi este. În timp ce noi ne strecurăm în călduroșii saci de dormit, Emeric se îmbracă cu costumul de cart; aruncă, la un moment dat, fuiorul lanternei sale spre cadranul barometrului și aud cum spune cu voce glacială:

— Scade mereu barometrul.

Cât o să mai scadă oare presiunea atmosferică, cât o să se mai înteţească furtuna aceasta? mă întreb eu în timp ce simt cum, legănat de valuri, mă prăbușesc în braţele lui Morfeu[78].

Mă trezește dangătul disperat al clopotului. Cei din cart sună din nou alarma. Sirena ţipă și ea sfâșietor. „Iar ne ciocnim de vreun vapor?" mă întreb eu, în timp ce mă deșir din sacul de dormit și-apoi mă ciocnesc, pe întuneric, de ceilalţi, care și ei, buimaci, se grăbesc să se îmbrace.

Careva aprinde micul bec din cabină și așa aflu cât arată ceasul: e trecut puţin de ora unu. Deci, n-am dormit nicio oră.

— Toată lumea pe punte! cheamă Gerö.

Afară, noaptea, ploaia și vântul ne întâmpină cu dușmănie.

— Ne izbim de ţărm. Aruncaţi cea de a doua ancoră de furtună! Imediat după aceea ridicaţi vela mare.

---

[78] *Morfeu* — în mitologia greacă, zeul înaripat al viselor; unul dintre cei o mie de fii ai lui Hypnos, personificarea somnului, fiul Nopții (Nyx) și frate geamăn cu Thanatos (Moartea).

Gerö a dat o astfel de comandă la marginea disperării.

— Unde suntem? vrea să se dumirească Emil.

— La Gura Portiţei.

Așadar, cu mult mai la sud de locul în care ne aflam în urină cu o oră când ne-am culcat. Ce a mai gonit pluta noastră! La Gura Portiţei este estuarul prin care se varsă în Marea Neagră apele a trei lacuri lagunare – Razelm, Goloviţa și Sinoe. Aici, unde se întâlnesc apele dulci ale lacurilor cu cele sărate ale mării s-au format mici bare de nisip; printre care curenţii marini formează un labirint de vârtejuri ameţitoare de care se cam feresc chiar navele cu motoare puternice. Fusesem avertizaţi să ne ţinem departe de aceste curse ale mării, după ce vom trece mai la sud de braţul Sfântu Gheorghe și ostroavele Sahalinului (a nu se confunda cu insulele sovietice din Oceanul Pacific – e vorba doar de o asemănare toponimică). Dar furtuna a făcut ce-a vrut cu noi; ne-a împins spre zona periculoasă de la Gura Portiţei. Așa că ne repezim cu toţii la treabă. Eu smucesc de frânghia ancorei de furtună ce-o lăsasem cu o oră în urmă, la apă. Ei, drăcie! Nu opune nicio rezistenţă, cum ar fi fost normal. Trag înnebunit parâma din apă, cu o viteză de care nici nu mă credeam, în stare, scoţând-o metru cu metru din marea clocotindă.

Iată că apare și ancora; mai bine zis ce a rămas din ea: o biată zdreanţă, de parcă au sfârtecat-o dinţii unei haite de rechini. Aud plescăind sub babord cea de a doua ancoră de furtună – o lansase Emeric. Apoi ne repezim la vela cea mare, s-o ridicăm; doi ţin de vergile transversale, ceilalţi învârtesc, pe rând la manivela vinciului. Greu se mai înalţă o velă de 35 m² pe o asemenea furtună! Cei doi de la vergi s-au legat de mijloc cu o frânghie prinsă zdravăn de cabină; dacă i-ar plesni verga de jos – căci vela poate fi răsucită în orice clipă de vânt în jurul catargului – i-ar arunca în mare ca pe o minge de tenis. Și pe o asemenea vreme ca asta un om căzut în apă ar fi pierdut, nu ar avea nicio posibilitate de a mai fi recuperat, chiar dacă ar fi îmbrăcat cu vesta de salvare: valurile l-ar zdrobi de plută sau l-ar târî cu zeci de kilometri pe oră, cine știe unde. Vela se ridică încet, încet și deodată se blochează; cinci înjurături flutură prin urletul vântului complet dezlănţuit. Cred că dacă ar putea și Vasile răţoiul ar înjura în aceste momente dramatice. Doar Emil tace – e rândul lui să urce în vârful catargului. Se repede turbat pe scară și urcă îndârjit, lovindu-se mereu de catargul care la fiecare izbitură ţiuie metalic. Coboară val-vârtej, mai mult în mâini. A câștigat secunde preţioase. Farul este atât de aproape încât mă aștept din clipă în clipă ca pluta să fie răsturnată de un val ce o va propti în vreun banc de nisip. Scripeţii fiind deblocaţi, tragem cu disperare vela mare în sus. Deasupra noastră chipul lui Decebal prinde viaţă. Catargul iar ţiuie cu glas aproape omenesc când pânza bubuie în vânt, bine întinsă. Simţim o smucitură formidabilă; pluta, ajutată de ancora de furtună îşi repede prora spre larg, se înclină spre babord, gata-gata să se răstoarne și apoi se repede în noaptea neagră ca un cal de curse cravașat până la sânge.

Acum pluta gonește din nou spre larg. Iarăși rămân pe punte cei de cart, ceilalţi, uzi până la piele, ne tragem în cabină.

Prin mușchi simt înţepături, rezultatul efortului din ultima oră de manevre. Ce

ne-am fi făcut dacă nu luam cu noi cele două ancore de furtună?

CAPITOLUL VII

SPAIMĂ ȘI DEZAMĂGIRE

Când coboară zorile peste întinderile de ape ne trezim cu toţii. Furtuna, constatăm noi, s-a mai domolit; nu cu mult. Emeric execută o măsurătoare a vântului. Chibzuiește îndelung, apoi se duce în cabină și-l vedem cum tot face calcule cu creionul și hârtia pe măsuţa din fundul adăpostului. Revine pe punte și tot bombăne în barbă:

— Ce-i, măi omule, ce te frământă? îl zădăresc eu.

Emeric devine grav:

— Să nu credeţi că bat câmpii. Astă noapte am măsurat vântul și nu v-am spus nimic. Acum am calculat de câteva ori să nu greșesc. A trecut peste noi o furtună cu o putere de peste gradul 8.

Suntem într-a doua zi din septembrie și în cea de a șaptea de când suntem pe mare. Cu această zi începe perioada dezamăgirilor, cum i-am spus noi. Prima ne-a oferit-o Gerö, atunci când s-a descoperit că foarte precisul nostru cronometru marin, aflat la bord, stătea. Era obligaţia comandantului expediţiei să-l întoarcă odată la 24 de ore. Căci bunul mers al acestui ornic special are o importanţă colosală pentru orice navă: cu ajutorul orei exacte, pe care o arată în orice secundă cronometru!, și al sextantului se poate calcula punctul geografic, adică se stabilește poziţia exactă a oricărei ambarcaţiuni pierdută în imensitatea mării. Cum pe plută nu avem un aparat de-radio nu mai putem afla ora exactă. Mai ales pentru noi care folosim ca propulsie forţa vântului stabilirea poziţiei plutei e de cea mai mare importanţă. Dacă n-o știm ne rătăcim, pur și simplu Gerö n-a recunoscut că ar fi uitat de cronometru, ci ne-a spus că l-a lăsat să se oprească dinadins, ca să ne tragă o spaimă; dar că el a avut grijă să-și potrivească mai înainte ceasul său așa că el știe acum ora exactă. Și ne „demonstrează” spusele lui potrivind, cronometru! marin după ceasul său de mână.

Cum putea omul acesta să facă o asemenea glumă!?

Spaimă, da, ne-a tras, dar echipajul a primit cu mire rezervă explicaţia lui despre cronometrul oprit. Ordine își dă seama că o asemenea glumă nu se face la bordul unei nave, chiar dacă există două cronometre la bord. Gerö insistă, insistă să ne convingă că n-a fost decât p glumă, dar restul echipajului ascultă rânjind vorbele lui. Astfel de șotii ne trebuie nouă despre furtunile ce ne-au încercat în ultimele zile?

Îi cerem să calculeze imediat poziţia geografică a plutei și îi întoarcem spatele amărâţi – încrâncenaţi – îngrijoraţi, ducându-ne fiecare la treburile sale. Să ne fi înșelat asupra seriozităţii comandantului nostru?

Măsurăm și deriva plutei și ne cam speriem, este exagerat de mare: la trei-patru mile înaintare deviem spre est cam o milă. Dacă vom înainta tot așa înspre sud, cu o derivă atât de accentuată avem toate șansele ca în loc să ajungem în strâmtoarea

Bosfor să eșuăm undeva pe coasta Anatoliei. Iar de cumva nimerim într-unul din Acele „Ochiuri moarte" ale Mării Negre, ne putem răsuci mult și bine în loc, zile și chiar săptămâni în șir; căci în aceste zone vânturile se învârtejesc în cerc, curenţii de apă la fel.

O navă cu motor trece nepăsătoare peste astfel de ochiuri, dar un velier scăpat într-un asemenea vârtej n-are ieșire.

Acum este momentul ca Gerö să stabilească cu sextantul punctul geografic al ambarcaţiunii noastre, ca să știm precis unde suntem. Vizează de câteva ori soarele, ne cere și nouă să-l ajutăm la cronometrare, apoi se retrage în cabină unde începe să calculeze de zor. După vreo două ore Gerö încă nu ne poate spune unde suntem. Furtuna ne împinge mai departe în necunoscut, iar noi zburăm, cu pânzele complet desfășurate, peste valuri. Ce n-aș da să fiu acum la două-trei cabluri distanţă de plută și s-o fotografiez cum aleargă sub vântul care o poartă peste ape.

Așa vor fi zburând odinioară vestitele pânzare ale moldovenilor sau ale muntenilor ce se avântau fără teamă, cu patru-cinci secole în urmă, peste întinderile năbădăioase alo Mării Negre.

Cum am putea oare fotografia și filma pluta din afara ei? Iată o chesţiune despre care de mai multe ori, până acum, am discutat între noi, dar mai ales cu Ladistau; și el, ca și mine, suferă cumplit că nu poate filma pluta în toată grandoarea ei. Mica plută de salvare n-o mai avem. Așa că Ladistau filmează, și eu fotografiez, doar de pe cei câţiva metri pătraţi cât are puntea, ceea ce ne îngăduie să prindem în obiectiv doar segmente din ambarcaţiune – niciodată o imagine de ansamblu.

Stau și chibzuiesc împreună cu Ladislau, cum să „împușcăm" o imagine totală a plutei cu pânzele desfășurate în vânt.

— Dacă am fi avut pluta de salvare la pupa puteam fotografia de pe ea în voie, ar fi fost o treabă nemaipo menită, îmi exprim eu regretul după mica ambarcaţiune ce ne-o furase marea cu vreo trei zile în urmă.

— Dar cum să rezolvăm totuși chesţiunea cu fotografiatul! Ce propui? mă iscodește Ladislau.

Ne gândim, ne sucim, ne răsucim.

— Să înlănţuim toţi colacii de salvare între ei, prindem deasupra lor o podină de scânduri și noi doi ne urcăm pe obiectul plutitor rezultat și tot acest „traveling" să-l legăm de o funie cu ajutorul căreia cei rămași pe plută să ne depărteze-apropie, după cum sunt necesităţile de în cadrare în obiectiv, îmi dau eu cu părerea.

Rămânem câteva minute tăcuţi și ne imaginăm cum ar rezista doi oameni călare pe câţiva colaci de salvare, un punct atât de fragil pe aceste valuri de câţiva metri. Chiar dacă am îmbrăca vestele de salvare și fiecare dintre noi am fi asigurat cu o frânghie de plută, tot n-am face nicio scofală; dacă ne răstoarnă valurile desigur că am fi trași pe punte – dar atunci adio peliculei și mai ales sculelor de filmat și fotografiat: afurisita apă sărată le-ar deteriora.

— Aș zice că nu prea merge ideea mea, recunosc eu mai apoi.

— Bine, bine dar noi am uitat de barca pneumatică? îl aud pe Ladislau.

Sărim în picioare ca arși. Da, asta era! Gerö ne spusese în noaptea când încărcasem alimentele și bagajul pe plută că dusese la bord și o barcă pneumatică.

Găsim bărcuţa dezumflată – un mic colet împachetat într-o folie de plastic –, legată între catarg și cabină. Hotărâm s-o umflăm și s-o ţinem pe cabină, prinsă în frânghii, gata pentru orice eventualitate. Dar, uluiţi, constatăm că Gerö uitase să ia și „broscuţa", acea mică pompă acţionată de picior, prin apăsare, cu care se umflă acest gen de ambarcaţiune. În minutele următoare, în capul lui Gerö se sparg cuvinte de reproș, dar nimeni nu mai poate îndrepta cu nimic situaţia. Emeric, cel atât de calm întotdeauna, cu tot chinul de care suferă ne dă singura soluţie prin care mai putem folosi barca.

— Treceţi pe rând și umflaţi barca cu propriile voastre pompe de aer – plămânii; încercaţi-vă puterea, ca la circ!

Umflăm bărcuţa și facem haz de necaz.

— Așa-i în viaţă: unii fac boroboaţele și alţii trag ponoasele; ar trebui ca Gerö singur să umfle toată barca, fac eu pe spiritualul.

— Ba eu mă gândesc la altceva: uite, patru oameni nu fac nici cât o biată „broscuţă", glumește și Emil.

Victor ne oprește deodată inima în loc, tocmai când bărcuţa e pe trei sferturi umflată:

— Băieţi, vă anunţ că această barcă este spartă, vă vorbesc în deplinătatea facultăţilor mele mintale.

— Să nu faci bancuri proaste! îi cere Emil, care toc mai se pregătea să sufle în valvă.

Victor dispare și revine după câteva clipe cu un lighean plin cu apă; udă din belșug bordul bărcii de jur-împrejur.

— Nu, nu se poate una ca aiasta! mai zice Emil, cu disperare în glas; el visase încă de pe uscat să plece de pe plută, în largul mării, la partide de pescuit.

Peste puţin timp constatăm că barca este spartă – într-un loc apa făcea bășici; gaura însă nu e mare, arată doar ca o înţepătură de ac.

— Gerö, unde-ai pus soluţia de lipit cauciuc, era doar pregătită lângă cele două bărci? îl întreabă Victor pe comandantul expediţiei.

Dar Gerö nu știe unde-i soluţia. Nu-și amintește s-o fi adus la bord. De ce n-a luat și a doua băncuţă? N-a crezut că este necesar, doar aveam plută de salvare. De ce nu a întrebat și pe ceilalţi când a luat o asemenea hotărâre? N-a considerat că este cazul.

Iată cum învăţăm pe pielea noastră că niciun amănunt, oricât de neînsemnat ar părea, nu trebuie neglijat într-o asemenea expediţie; fiecare lucrușor trebuie controlat de câteva ori – dacă totul este la locul său, dacă fiece sculă, aparat sau dispozitiv aflat la bord funcţionează perfect. Căci acolo, în plină mare, nimeni nu te poate ajuta cu nimic. Iată o lege a marinăriei pe care n-aveam de unde s-o știm și pe care am descoperit-o noi înșine.

Trebuie prevăzute, încă de pe uscat, situaţiile cele mai neașteptate. Uite, bunăoară, și chestia cu lanternele. Fie care ne-am luat câte o lanternă nou-nouţă

și multe baterii de rezervă. Dar după șase-șapte zile constatăm că lanternele au „murit”. Din cauza umezelii, a atmosferei sărate și foarte corozive a mării, toate contactele din lanternele noastre s-au oxidat și acestea au devenit inutilizabile. De sigur că pe mare se folosesc lanterne speciale, perfect etanșe, în care nu pătrunde umezeala sărată; noi, însă, luasem lanterne obișnuite, din cele care se găsesc la magazinele de articole electrotehnice. Norocul nostru a fost că Emeric adusese de la Petroșani trei lanterne cu acumulatori, din acelea pe care le folosesc minerii în subteran, bine izolate împotriva apei și a gazului grizu[79]. Doar aceste lanterne au rezistat, până la urmă, acţiunii de corodare a apei de mare și a aerului marin și ne-au fost singurele surse de lumină după ce ne-a „căzut” și acumulatorul…

Simt că pe toţi îi îneacă treptat o nostalgie, poate dorul de acasă ne dă târcoale. A fost de ajuns să zică unul dintre noi: „E ziua mea” și, iată, sufletul ni s-a încălzit iarăși cu acea omenie românească atât de puternic prezentă în fibra organică a celui ce-și trage rădăcina din pământul Carpaţilor. Nu știm ce să mai facem, fiecare în parte, pentru sărbătorirea lui Ladislau. Eu încropesc un fel de floare dintr-o scurtătură de frânghie din fibră de Manilla; Gerö pune „la bătaie” câte un gât de coniac și desface trei sticle de Jidvei. Între timp Emil pregătește o gustare din șuncă presată, conservată. Emeric dă drumul la magnetofon și singura noastră banda cu muzică începe să-și depene cele câteva melodii. Se găsesc și cadouri: unicul pachet de „Kent” pe care-l avem la bord – deși Ladislau e un fumător înverșunat de „Mărășești”? — și un pix. Mâncăm, ciocnim un pahar cu sărbătoritul, facem glume. Și dintr-odată în mijlocul mării ne simţim ca o familie în zi de sărbătoare.

Tăifăsuim, adunaţi lângă timonă și timpul trece. Stăm lungiţi pe punte și vorbim de una, de alta cum se face de ziua cuiva. Nu prea băgăm de seamă, decât într-un târziu, că vântul se domolește clipă de clipă. Acum a „murit*, doar hula mai frământă apele. De jur-împrejur, până la orizont, marea este pustie și peste ea s-a așternut o liniște stranie cu care nu suntem obișnuiţi. Careva face chiar o remarcă pe care n-o prea băgăm în seamă: i se pare că drumul spre Bosfor este prea pustiu, nu trece, uite, de o zi întreagă nicio navă. Marea e „goală”, fără vânt și fără valuri. Pânzele au căzut, dezumflate. Apa e nefiresc de nemișcată și doar când scrutăm orizontul ne dăm seama că undeva, departe, furtuna se zbenguie, nepotolită. Între noi și zare coboară o perdea de neguri. Pe cer – să vezi și să nu crezi –, printre norii grei, vedem luna alături de soare. Și, aceasta, la mijloc de zi! O răcoare se lasă, înfiorându-ne.

— Ce-o fi aiasta? Am nimerit, așa dintr-odată, într-un ochi de apă liniștită ca-n Deltă! zice Emil.

---

[79] *grizu* — amestec natural de gaze, inflamabil și explozibil, în care predomină metanul și care se degajă din fisurile rocilor unor zăcăminte de cărbuni, atunci când se execută lucrări miniere în aceste zăcăminte; dacă atmosfera din mină conține peste 2% grizu, devine asfixiantă.

Norii se îngrămădesc repede peste soare, îl întunecă și răceala ce ne înfrigura se transformă, în câteva clipe, într-un frig care ne pătrunde până-n măduva oaselor.

Parcă și marea a îngheţat, încremenind în mijlocul acestor neguri misterioase ce au coborât între noi și restul lumii, în mai puţin de o jumătate de oră. Simt în mine, prin instincte ancestrale, cum crește o neliniște, inexplicabilă.

— Un ciclon la tribord, strigă Ladislau și se repede în cabină de unde reapare, îndată, cu „Paillard-ul în mână.

Ceea ce vedem noi, apoi, sunt imagini pe care un mu ritor le întâlneşte arareori de două ori în viaţă. Dintr-un nor cumulus-nimbus se desface o dâră albă, ca o coadă sau ca un fir gros ce se toarce din caierul alb ce plutește pe cer la peste o mie de metri înălţime, ori ca o trompă de elefant, dacă vreţi; și această coadă albă de nor începe să coboare repede spre apă. În ea se ghicește o mare învârtejire. Când atinge suprafaţa apei se iscă dintr-odată un clocot uriaș, de parcă un cazan al iadului începe să fiarbă sub ochii noștri. Apa începe să se răsucească, antrenată de vârtejul coborât din cer, și să urce pe dâra albă a trompei ce s-a lăsat din nor; aceasta devine neagră pe măsură ce lichidul mării urcă spre înălţimi. Totul se petrece la orizont, adică la vreo cinci mile de pluta noastră, încremenită, acum, pe apele nemișcate. Privim hipnotizaţi, tulburaţi de acea forţă misterioasă, copleșitoare ce se consumă sub ochii noștri. Ne dăm seama că se formează lângă noi o tornadă marină, acel fenomen meteorologic – rar pe Marea Neagră, des întâlnit, mai ales, la tropice – de o forţă colosală care aspiră apa, ca o pompă, și o ridică la mare înălţime. Simt că mi se oprește inima în loc. Și eu, ca și ceilalţi din echipaj, am citit pe plută, în primele zile de navigaţie, o lucrare ştiinţifică intitulată „Mările și oceanele lumii”, carte din mica noastră bibliotecă aflată în cabină. Așa am aflat cu toţii despre ce înseamnă acele cicloane, trombe sau vârtejuri de aspiraţie care fac ravagii pe oceanul planetar. Asemenea trombe bântuiesc și pe uscat, nu numai pe ape. Au o forţă de distrugere fantastică – în centrul lor viteza vârtejului aspirator atinge 80 – 250 km la oră, după unele calcule și aprecieri făcute de specialiști. Forţa de aspiraţie a unei tornade este colo sală: vârtejul ridică acoperișuri de case, pomi, dărâmă clădiri, scufundă corăbii. Nuci de cocos absorbite din Insula Tahiti au fost duse până în Carolina de Nord, pe continentul nord-american, la peste 1.500 km distanţă. Tornadele provoacă acele „ploi” cu nisip, broaște sau șoareci care îngrozesc, uneori, oamenii; micile animale sunt absorbite din lacuri de vârtejul de aer, ridicate la 1 000 – 2.000 m înălţime și purtate peste întinderi uriașe. Așa se explică și „ploile de grâu”. În 1956 praful din stepele calmuce ridicat de o tornadă aspiratoare a fost adus până în ţara noastră. În cartea „Mările și oceanele lumii” se dă un exemplu cutremurător: în portul Southampton din Anglia mulţimea aștepta, într-una din zilele de la sfârșitul veacului trecut, o corabie care se grăbea să acosteze la chei. Dar sub privirile îngrozite ale celor de pe malul mării, peste navă, care se afla de-acum în rada portului, s-a abătut o tornadă: a distrus-o în câteva momente și i-a ridicat rămășiţele spre ceruri; apoi vârtejul ucigaș s-a repezit pe uscat: a mai omorât câţiva oameni, a dărâmat câteva clădiri și-apoi s-a pierdut, undeva, în depărtări.

Privesc la tornada care suge apa mării. Se învârte, ca un titirez la orizont. Apoi se pare că ne-a văzut, căci se repede hotărâtă, drept spre noi. O răceală de gheaţă îmi urcă pe șira spinării. Poate dacă nu citeam despre ravagiile pe care le poate face pe mare un asemenea fuior tur bat aș privi, acum, cu nonșalanţă acest spectacol ce ni-l oferea natura. Rău este și când omul știe multe!

Coloana neagră de apă se apropie amenințătoare spre noi, cu intenţii deloc pașnice.

— Repede la pânze, să le dăm jos, îl aud pe Victor, vorbind cu voce sugrumată, de parcă îl strânge cineva de gât.

— Puneţi-vă vestele și apucaţi-vă de câte un colac de salvare, ne sfătuiește Emil.

Sunt gata să fac un pas spre cabina din mijlocul punţii pe care stau înșiruite vestele de salvare portocalii, dar renunţ. Privesc clocotul acela de ape, înfiorător, care este lângă noi și îmi dau seama că dacă ne lovește nimeni și nimic de pe lumea asta nu ne mai poate scăpa. Așa că nu mai fac acel pas spre vesta de salvare – în clipa următoare văd că niciunul dintre noi nu l-a făcut. Toţi gândim la fel! Și afurisita asta de trombă de apă, care, mi se pare, se sprijină de bolta cerului, înaintează implacabil spre noi.

— Dacă scăpăm acum cu bine, nu ni se mai întâmplă nimic rău toată viaţa, încerc eu să glumesc, dar nu-mi recunosc vocea.

Ei, bine în acest moment cred că am cam terminat cu cele pământești. Nu mi-e frică, ciudat! Sunt calm, nici măcar „gustul fricii”, cum zic eu acelei stări pe care am mai explicat-o, nu-l simt în gură. Se prea poate ca hipofiza să nu fi declanșat, încă, adrenalină. Doamne, la ce mă pot gândi în astfel de momente! Privim cu toţii încremeniţi, aproape fără să respirăm. Gândesc că ar trebui să mă reped în cabină, să iau aparatul de fotografiat ca să încătușez pe peliculă această imagine rarisimă – coloana de apă învârtejită și pusă pe rău. „Dar la ce bun? Peste câteva zeci de secunde vom fi zdrobiţi” îmi zic și rămân nemișcat. Doar mașinăria de filmat a lui Ladislau ţârâie lângă mine. „De-om scăpa avem totuși o imagine a tornadei”, gândesc eu.

Acum peste apa nefiresc de nemișcată aud un huruit ca de tren apropiindu-se. Dar parcă nu vine un tren, ci zeci de garnituri gonesc încoace. De jur-împrejur orizontul s-a înnegurat, soarele a dispărut și lumina s-a dizolvat, ca și cum amurgul s-a lăsat brusc. Și asta se întâmplă la mijlocul zilei! Parcă trăiesc o zi de apocalips.

Vine tornada peste noi, clocotind apele mării și o aşteptăm neputincioși, încremeniţi, pe pluta încremenită și ea. Ce putem face? Nu ne puteam smulge din calea vârtejului distrugător. N-avem motor la bord, iar vântul nici măcar nu adie. Să fi dat la vâsle? De-abia am fi urnit din loc pluta și tornada ne-ar fi plesnit. În aceste clipe iarăși realizez cât de mic este omul și nevolnic, total lipsit de putere, în faţa naturii dezlănţuite. Ei bine, nu avem ce face! Așteptam resemnaţi, strângând spasmodic în pumni frânghiile bordajului. Îmi zic în sinea mea că singura sal care ar fi să mă apuc cu mâinile și cu dinţii de un buștean și să nu mă las smuls, cu niciun preţ, de turbion.

Tocmai mă pregătesc să pun în aplicare ideea când, iată, clocotul turbat de apă ajunge lângă noi – un sul imens, învârtejit, până la cer. Se află doar la o milă, poate nici atât. Zece mii de tauri turbaţi mugesc la unison. Și deodată tornada se oprește, din goana ei spre plută. Să nu-ţi vină a crede! E lângă noi, o privim faţă-n faţă – noi încremeniţi, ea curioasă. Simt că inima îşi reia bătăile, încurajată de gândul „ce o fi, o fi". În timp ce marele vârtej stă nemișcat lângă noi și degajă forţe cosmice, parcă ne studiază dacă suntem demni să-i fim victime, am senzaţia că timpul s-a oprit în loc. Marea e absolut nemișcată, iar tornada a rămas înţepenită pe luciul apei — o coloană uriașă neagră, neagră, bolândă, dușmănoasă.

Îşi adună noi forţe să se repeadă asupra noastră? în spatele meu Ladislau e furios: i s-a terminat filmul, trebuie să schimbe o casetă nouă cu peliculă și bombănește că scapă această clipă unică. Se pare că tornada îi face în necaz: în loc să aștepte până pune el peliculă nouă în aparat, ne întoarce spatele și se repede turbată spre sud. Oare suntem o pradă prea neînsemnată?

Răsuflăm uşuraţi, inimile încep să ne pulseze rapid în piepturi de abia acum ne dăm seama prin ce pericol am trecut.

Am avut de două ori noroc: să vedem o tornadă pe Marea Neagră, fenomen foarte rar în această parte a globului, dar și să scăpăm neatinși de ea. Bine că Ladislau a filmat-o – altfel mulţi nu ne-ar crede.

— Ce caracteristici au aceste tornade formate în condiţiile meteorologice enunţate de buletinele Institutului de meteorologie și hidrologie din București și în ce măsură ea a constituit un pericol pentru expediţionarii de pe pluta „Dacia-2050"? Iată o întrebare ce i-a fost adresată ulterior, în plină emisie T.V., profesorului dr. Lovissi, omul care a elaborat pentru prima oară la noi în ţară un curs de specializare în domeniul fotografiei efectuate cu ajutorul sateliţilor circumtereștri puși în slujba meteo rologiei moderne.

Prof. Tovissi Iosif a fost invitat la o emisiune a televiziunii române pentru a explica și comenta filmul cu tornada realizat de Ladislau, pe pluta noastră.

— Mai întâi aș vrea să precizez că toate datele Institutului de meteorologie și hidrologie din București relevă că în ultima zi a lui august 1978 deasupra Europei cea tale a trecut un ciclon uriaș care s-a îndreptat spre răsărit și al cărui „front cald* a atins Delta Dunării. A două și a treia zi „frontul cald* al ciclonului s-a revărsat peste Marea Neagră. Cu o zi mai târziu (era ziua de naștere a lui Ladislau, 3 septembrie – *n.a.)* frontul rece s-a menţinut deasupra Mării Negre unde datorită unei mari instabilităţi atmosferice, s-au ivit toate condiţiile formării unor nori cumulus-nimbus din care s-a născut tornada pe care aţi filmat-o.

Diametrul unei asemenea tornade este între 90 – 500 metri, iar viteza din interiorul vârtejului de aer, care urcă în spirală, atinge de la 100 – 200 kilometri pe oră.

Nu se pot măsura nicicum, aceste viteze – ele sunt doar deduse după cercetarea distrugerilor lăsate – pentru că în interiorul vârtejului aparatura sau alte mijloace de observare ar fi imediat distruse. Pe verticala acestor tornade se formează o forţă uriașă de aspiraţie – în centrul ei presiunea este mai mică, ea

accentuându-se spre marginile vârtejului. De aceea tornadele au o putere formidabilă de absorbţie. Ce întâlnesc în cale distrug sau ridică la o mare înălţime. Clădirile închise peste care trece o tornadă pur și simplu explodează. Tornada care trece pe deasupra apei aspiră cantităţi imense de lichid, ridică, chiar, animale mici – păsări, broaște, pești – și le transportă rapid la distanţe uriașe. Viteza de deplasare a acestor „vârtejuri de furtună* este de 40 – 60 kilometri pe oră, tot acest fenomen durând cam o oră și, după ce par curg 80 – 100 kilometri, se liniștesc și se dizolvă. De menţionat că „pâlnia* tornadei nu este perfect verticală din cauza deplasării ei cu mare viteză, ci ea se încovoaie ca o trompă de elefant, exact așa cum a descris-o în revista „România pitorească" reporterul ei, aflat pe plută.

Cât despre pericolul pe care l-a reprezentat această tornadă pentru expediţionarii de pe „Dacia 2050" el a fost real și, aș zice eu, mortal. Cei șase au avut marele noroc că tornada nu i-a atins. Apoi alt noroc a fost acela că au filmat-o: este prima oară când în România a fost filmat un asemenea fenomen meteorologic. Pelicula a fost preluată de facultăţile de geografie din ţara noastră și constituie un obiect de studiu de mare valoare…

…Răsuflăm uşuraţi după ce marele vârtej de apă a dispărut spre sud și comentăm, înfioraţi, episodul care ne-a oprit ticăitul inimilor. Din nou revine în discuţie faptul că nu știm unde ne aflăm pe mare. Gerö ne promite că va încerca un nou calcul. Scot din cabină aparatul de radioemisie-recepţie, acumulatorii săi și fac o nouă tentativă de a stabili o legătură prin eter cu vreo navă sau cu uscatul. Repet mai bine de o oră aceeași chemare în românește, englezește și franţuzește: «Aici este expediţia românească cu pluta „Dacia 2050"! Vreau să fac o comunicare. Răspundeţi dacă mă auziţi. Lansez apelul pe mai multe frecvenţe de undă și după fiecare chemare aștept răspuns multă vreme. În cască aud sumedenie de voci vorbind în fraze tainice, în rusă, turcă sau engleză.

„Vosem-adin-dva, pacemu ti ne gavarişi?" aud o voce de rus lansând, mereu, aceeași întrebare. Caută probabil, vreo navă, așa sunt botezate, cu cifre, vasele militare ale mai tuturor ţărilor. Prind la un moment dat muzică turcească tânguitoare. După aceea când schimb frecvenţa aud un glas gutural ce deapănă aceeași frază ciudat-nostimă, în englezește: „My pig is healthy and coming at twenty o'clock sharp" [80]. Este probabil de pe vreo navă americană din flota Mediteranei – yankeii emit astfel de mesaje năstrușnic cifrate. O lume întreagă aud în căștile mele, văd cu ochii minţii existenţa umană ce se desfășoară dincolo de orizont, o lume de la care doi nu putem primi nici măcar o vorbă. Aparatul nostru este monovalent – la el se poate asculta dar nu și emite. Mă cuprinde un sentiment de desperare, de neputinţă și îmi vine să urlu.

— Măi, omule tu te-ai bolunzit de când tot stai cu căștile pe cap! îl aud lângă mine pe Emil.

Îi fac semn să asculte și îi pun căștile pe urechi. Emil stă nemișcat puţin, îmi

---

[80] „Porcul meu este sănătos și vine la ora 12 precis" (1 engl.).

face cu ochiul și începe să se bâţâie din ce în ce mai avântat. Imită, grotesc, dansul unei cadâne pe care-l poţi vedea, interpretat, prin mai toate tavernele de pe malul Bosforului.

Timpul trece și, bag eu bine de seamă, ne cuprinde un fel de hibernare psihică. Zilele trec apăsătoare și ne simţim însinguraţi. Vântul se schimbă așa de des încât nu ne mai dăm seama încotro mergem. O stare de depresiune ne stăpânește mereu – ieșim din ea doar cât timp facem câte o treabă la bord. Emil, ajutat de alţi doi se lasă în apă, sub plută, cu aparatul de scufundat, pentru a strânge legăturile flotoarelor care s-au slăbit. Din când în când se mai încinge câte o șeptică. În rest, fiecare se retrage în colţul său – citește, scrie sau privește marea.

Vasile-răţoiul ne mai smulgea din toropeală, ca un narcotic, după atâta plutire prin pustietăţile mării.

Într-o zi, mascota noastră sătulă, se vede, de atâta plimbare pe plută și de mutrele noastre acre, plonjează în apă. Pluta are toate velele întinse și înaintează rapid peste luciul mării. Vasile sare, deci, în apă și-l auzim imediat cum scoate lungi măcăieli de plăcere. Bineînţeles că Ladislau îl filmează. Noi, ceilalţi, suntem desperaţi că vom pierde răţoiul. Dar acesta înoată, bucuros nevoie mare, se scufundă în apă, ia valurile în piept, bate din aripi și se îndepărtează spre nord. De când mama l-a făcut n-a văzut Vasile atâta apă! Noi îl strigăm, măcăim ca raţele, doar – doar să-l atragem spre plută. În zadar – distanţa de el se mărește văzând cu ochii, pluta aleargă cu un vânticel zdravăn prins în toate pânzele. La un moment dat nici nu-l mai zărim printre crestele valurilor, așa de mult a rămas în urmă. Dar se vede treaba că Vasile îşi dă seama că s-a cam întrecut cu gluma, sau s-a speriat de imensitatea mării, căci îl vedem cum se apropie rapid de noi. Vine după plută, înotând necrezut de repede, lăsându-ne uluiţi de performanţa sa. Lăbuţele lui portocalii se văd ca două zbaturi în stânga și-n dreapta trupușorului său ce zboară ca o torpilă pe suprafaţa apei. Noi, de pe plută, îl încurajăm în cor: „Hai Vasile! Hai Vasile! Iată-l că ajunge ambarcaţiunea noastră. Ne repezim cu toţii și dăm vela mare jos, pentru ca pluta să-și reducă viteza de înaintare. Vasile vine la babord și dă să sară pe plută; dar nu poate ajunge pe punte, bordul este prea înalt pentru el. Ne aplecăm să-l prindem, să-l tragem sus; el se sperie și face un salt înapoi. Încercăm de câteva ori să-l înhăţăm din apă, dar nu reușim – de fiecare dată Vasile, sperios, se îndepărtează de plută. Apoi, răţoiul, tot înotând în mare viteză, ocolește ambarcaţiunea și se duce la tribord unde încearcă de câteva ori să se arunce pe bușteni. Și de astă dată tot fără succes. Alergăm cu toţii să-l ajutăm dar nu-l putem prinde – cum ne apropiem de el, Vasile se sperie și sare înapoi.

— Jos toate velele! comandă Gerö, căruia îi vine ideea de a încetini total înaintarea plutei numai ca să ne salvăm răţoiul.

Și-uite așa plăcerea lui Vasile de a plonja în mare ne dă de muncă. Facem în graba cea mai mare manevrele de coborâre a randei și a focului.

— Numai de nu i s-ar pune vreun cârcel, glumesc eu.

— Iau aparatul de scufundat, sar în mare și încerc să-l prind, propune Emil.

— Iată o dovadă că cine cade de pe bord este pier dut, constată Emeric. Nici

cel mai mare înotător nu poate înainta ca Vasile, nu poate să prindă din urmă o plută cu toate pânzele în vânt. Nici nu mi-am închipuit că o raţă poate înota așa rapid și pe distanţă mare!

— Instinct de conservare au chiar și raţele, adaugă Victor.

Cu velele strânse, ambarcaţiunea îşi reduce simţitor viteza. Înaintează totuși binișor, dusă de mișcarea de inerţie dar și purtată de vântul ce „împinge" pe toată suprafaţa bușteni lor și a cabinei, ceea ce înseamnă câţiva metri pătraţi buni. Norocul lui că marea e liniștită, alt fel nu ne-ar mai fi ajuns din urmă. Și văzând Vasile că nu poate să se urce nici pe la tribord, nici pe la babord, ţine să ne demonstreze că pe lângă faptul că este un excelent înotător mai e și un răţoi deștept. Așa că se repede glonţ la pupa, acolo unde bușteni i sunt doar pe jumătate scufundaţi în apă și n-au punte deasupra lor.

Pândește apoi un val, înoată pe cresta lui și când acesta se sparge pe bușteni i din pupa plutei, iată-l pe Vasile stând pe ei, de parcă nu i-ar fi părăsit niciodată. Ba mai și măcăie vesel. Ne repezim să-l prindem și să-l aducem pe punte. Vasile se lasă înșfăcat de data aceasta. Îl mângâiem și fiecare îi spune cuvinte drăgăstoase. Gerö îl ţine în braţe, îi ia pulsul și după ce-l examinează ne comunică:

— Vasile gâfâie ca nişte foale de fierărie, pulsul îi bate la maximum, cu 200 de bătăi pe minut.

Bucuroși că a scăpat de la moarte hotărâm ca să-i dăm răţoiului nostru porţie dublă de mâncare, iar noi să destupăm două sticle de Jidvei.

Dar se vede că Vasile n-a prea fost sensibil la spaima ce ne-a tras-o, căci a doua zi plonjează din nou în mare.

Muţi de uimire, poate puţin revoltaţi că Vasile n-a priceput nimic din păţania prin care trecuse la prima sa evadare de pe plută ne holbăm la ceea ce face această pasăre din ordinul anseriformelor. Înoată cu voluptate, se scufundă, măcăie de plăcere, întâmpină valurile cu pieptul – într-un cuvânt zburdă de parcă s-ar fi bălăcit într-un banal lac de lângă Sulina natală. Pluta este sub vânt și se îndepărtează rapid de el.

— La pânze, să le coborâm, strigă Gerö.

Pornim să facem manevrele de strângere a velelor când Emeric strigă:

— Ia staţi pe loc! Să vedem ce face Vasile.

De parcă Emeric, iubitorul de necuvântătoare, i-a înţeles gândul, iată că Vasile înoată glonţ spre plută și o ajunge îndată. Apoi iar se pune pe zburdă – se scufundă, măcăie, se joacă pe creste de val. Când iarăși ne îndepărtăm, Vasile din nou înoată o bucată de vreme, vine lângă plută și reîncepe joaca.

— Măi, să fie el de răţoi! Tot stând printre noi s-a deșteptat, mai zice Emeric, în hazul tuturor.

Și, într-adevăr, Vasile dă semne de înţelepciune. Se joacă cât se joacă dar cum vede că distanţa dintre el și plută crește, imediat ne ajunge. Iar după ce se satură de zbenguială – sau poate când simte el că a obosit – iată-l, vine drept la pupa și sare, agil, pe bușteni, călărind un val.

Mi-aduc aminte ce haz a fost când acest obicei a lui Vasile a dus la încheierea

unui pariu de pomină între mine și Emil. Omul acesta veșnic bine dispus era priceput la toate, știa o mulţime de meserii, putea să gătească, să plonjeze sub apă cu aparatul de scafandru, să facă alpinism, să cânte la muzicuţă. Așa că l-am „blocat" când într-o dimineaţă i-am spus:

— Emile ce dai dacă îţi dovedesc că tu nu ești în stare să faci ceea ce poate face unul dintre coechipierii tăi, aflaţi aici pe bord?

Cel interpelat, având încrederea în sine a omului puternic, a rămas perplex, apoi a sărit în picioare și a venit la mine, aţâţat de provocarea ce i-o aruncasem.

— Adică e cineva pe plută care poate face ceva, de nerealizat de către mine?

— Exact, zic eu calm, cu voce insinuantă.

Emil mă privește nedumerit, apoi gândește câteva cu pe și îmi spune hotărât:

— Tot ceea ce poate face careva de la acest bord, pot și eu! declară el bătos…

— Ei, bine, dar dacă tu n-o să poţi să repeţi pe altul în ceea ce face sub ochii tăi, ce dai Emile? nu-l slăbesc eu.

Îl mai las câteva minute să-și aprindă o ţigară. Pluta aleargă spre sud-est, credem noi, neștiind nici în a noua zi de când suntem între cer și apă cam în ce parte a mării ne aflăm.

— A, știu ce nu pot face! se luminează Emil la faţă. Nu pot calcula punctul geografic, așa cum face Gerö.

Comandantul nostru se întunecă la faţă la înţepătura lui Emil și tace mile. Cu vreo oră înainte am făcut destul haz de el: după ce terminase un lung calcul i-am cerut să ne comunice rezultatul. Vrând-nevrând ne-a arătat foaia de hârtie pe care lucrase. Coordonatele geografice rezultate după atâta amar de socoteli arătau că pluta naviga undeva… prin centrul Europei.

Ceilalţi se uită nedumeriţi și nerăbdători la mine, ne ghicind, încă, în ce cacealma vreau să-l atrag pe Emil.

Niciunul nu bagă de scamă că Vasile-răţoiul este cam agitat, se tot învârte pe la marginea punţii, îşi tot ciugulește sub pene și cată nostalgic spre larg, adică manifestă exact simptomele de dinaintea saltului său în mare pe care-l face zilnic, de cel puţin două ori.

— Hei, omule, te prinzi la rămășag sau nu? îi dau ghes lui Emil.

— Dacă vei câştiga îţi dau desertul pe trei zile, se hotărăște el.

— E puţin, șarjez eu. Vreau și șapca ta de marinar.

Ne strângem mâinile, semn că înţelegerea este pecetluită. Taman la timp. Căci Vasile, dornic de baia sa în mare, se pregătește să plonjeze de pe punte. Măcăie scurt de câteva ori, se învârte în loc, târându-și greoi fundul și dintr-odată sare cu agilitate în apă. Cam după un sfert de oră Vasile înoată ca o torpilă spre noi și se urcă pe plută. De când așteptam eu clipa aceasta! Mă reped, prind răţoiul și-l iau în braţe – penajul său răspândește un mi ros puternic de sare și algă. Îl mângâi admirativ și zic în gura mare, să se audă pe toată puntea:

— Bravo Vasile! Mare înotător eşti tu, măi răţoi! Care de pe pluta aceasta mai poate face ca tine? Să înoate un sfert de oră și-apoi să prindă pluta din urmă, că slavă

Domnului, o împinge zdravăn vântul.

Ladislau și Victor chicotesc – au priceput primii; după care Emil sare de pe scaunul de la timonă și se plesnește cu mâna peste frunte:

— Tiii, al dracului pișicher! M-a păcălit!…

Dar peste două zile Vasile avea să ne întristeze cumplit. Era dimineaţă, de-abia ne luasem micul dejun și spălam vesela. Răţoiul a măcăit scurt și s-a învârtit pe loc, la marginea dinspre babord a punţii, semn să vrea să-și facă partida de înot. Și într-adevăr a sărit în apă. Noi nici nu-i mai dam atenţie – ne obișnuisem cu plecările și reîntoarcerile sale de pe mare. După multă vreme Emeric a tras un strigăt:

— Măi băieţi, nu se mai vede răţoiul!

Gerö s-a repezit după binoclu și a cercetat marea. Emil s-a urcat în gabie și ne-a anunţat că nici el n-a văzut nimic.

— Jos pânzele! a cerut Gerö.

Am coborât repede, cu disperare, velele și viteza plutei s-a redus simţitor. Eu m-am repezit la sirenă și am învârtit îndelung mânerul – un sunet strident, prelung fluturând peste ape. Poate astfel Vasile, dezorientat, ne găsea mai ușor. Am manevrat cu greu velele, am tras la vâsle și am prins vântul în babord; după două mari volte eu greu ne-am reîntors în zona în care răţoiul a plonjat în mare, cu vreo patru mile în urmă. Am dat semnale cu sirena, ba l-am și strigat, dar Vasile n-a apărut de nicăieri. Marea nu era agitată, doar mici vălurele unduiau pe suprafaţa ei. Am hotărât să lansăm la apă barca pneumatică, așa spartă cum era. Am umflat-o repede și Emeric cu Emil s-au instalat în ea făcând cercuri din ce în ce mai largi în jurul plutei. Am cercetat mereu, cu binoclul întinderea apelor, dar nicăieri nu zăream mascota noastră.

Nimeni nu scotea nicio vorbă. După vreo jumătate de oră barca s-a întors. Bordurile îi erau moi, semn că pierduse aer mult. Cei doi coechipieri au urcat în tăcere pe punte și au tras barca după ei. Am stat nemișcaţi, multă vreme, cu speranţa că Vasile va apărea lângă plută. Dar nu s-a mai întors. A dispărut pe mare pentru totdeauna!

A fost singura victimă din timpul expediţiei noastre. Să se fi îndepărtat prea mult și nu l-au mai ţinut puterile să ne ajungă din urmă? A nimerit oare într-un curent puternic de apă care l-a îndepărtat, de plută? L-a înghiţit oare vreun rechin? Ziua aceea a fost cea mai tristă din toate câte le-am trăit noi la bordul plutei.

Trec zilele, trec. Comandantul expediţiei calculează mereu, dar nu reușește să stabilească cam pe unde navigam. Îl „împușcăm” din când în când cu ironiile noastre, dar se pare că ne-am resemnat. Acea resemnare specifică românului în faţa unui necaz mare, care îl lasă, cumva, indiferent și îl ajută să-l depășească. Începem să glumim chiar pe seama felului nostru de a naviga orbește – fără să știm încotro mergem și cam pe unde suntem pe această suprafaţă lichidă care măsoară 413.000 kilometri pătraţi.

Adeseori se încrucișează dialoguri ironice, c-așa-i românul face haz și la necaz:

— Lasă Gerö nu te mai necăji că nu poţi „face” punctul geografic. E tulburător

să navigam după „metoda Ulise” – încotro bate vântul, mergem și noi cu el, îl ironizează câte unul.

— Da, măi frate, nimic de zis, se poate merge și așa; dar nea Ulise tot mai întâlnea ceva în rătăcirea lui pe ape — o insulă, o sirenă-două, o… Calipso, duce altul ironia mai departe.

— Pe lângă câte sirene n-o fi trecut Gerö! Dar pas să le vadă dacă stă toată ziua în cabină și socotește cât n-a făcut-o în toţi anii de primară, de liceu și de facultate, completează un altul.

Adevărul este că în spatele nepăsării și a glumelor o anumită îngrijorare și tensiune ne cuprinde, adeseori, sufletele. Suntem, pur și simplu, în mâna vântului, a acestei forţe a naturii pe care omul a considerat-o, în vechime, o formă de manifestare a zeilor atotputernici, tocmai pentru că era mai presus de controlul și voinţa sa.

Întâmplarea ne duce în cea de-a noua zi de navigaţie lângă o platformă marină de foraj petrolier. Nu ne putem deloc apropia de ea și nici măcar nu distingem, nici prin binoclu, după pavilion, cărei ţări îi aparţine. Busola ne arată că ne deplasăm spre sud-vest când lăsăm la pupa platforma de foraj și la orizont apare un vapor. Ne bucurăm că ne vom încrucișa drumul cu el și avem de gând să-i cerem coordonatele geografice. După nicio oră însă, vasul dispare cu totul din câmpul nostru vizual. Nu după multă vreme apare în zare o altă navă, de mari dimensiuni. De pe cabină îi semnalizez, cu ajutorul fanioanelor, cerându-i să se apropie. Dar și acest vapor dispare rapid, spre disperarea noastră. Nu ne dăm seama de ce, doar se îndrepta spre noi! Să nu ne fi observat cele două nave?

Imposibil. Pânzele noastre albastre, ridicate, se Văd de departe.

— Vă explic eu ce se întâmplă, se oferă Emeric să ne deslușească dispariţia subită a celor două nave. Ne-au crezut niscaiva piraţi.

Dragul de el, Emeric încă mai are putere să glumească! A slăbit enorm, nu poate mânca nimic, bea doar puţin ceai și suc de lămâie. Vorbim, adesea, pe furiș, cu grijă ca el să nu ne audă, despre îngrijorarea noastră în ceea ce-l privește. Câte zile va mai rezista fără să mai mănânce?

El, cu sensibilitatea-i neobișnuită, a simţit ceva, anume că ne frământăm pentru el, căci mai toată ziua stă ascuns, singur, în câte un colţ al plutei.

Acum, când stau de cart după miezul nopţii din nou mă gândesc la situaţia grea a lui Emeric pe care-l aud gemând prin somn, în cabină. Dar nu numai starea lui mă îngrijorează, ci și altceva. Zărim în noapte lumini spre nord. Cum naiba vine asta?! Noi doar mergem spre sud, lumini ar trebui să vedem spre vest acolo-i doar, coasta bulgară. Pentru că noi eram convinși că, târâș-grăpiș, înaintăm spre sud și că s-ar putea să avem o mare derivă spre largul mării. Discut cu Victor, îndelung, apariţia acelor lumini la nord și la fel facem și cu Emil și Ladislau când vin să le predăm cartul; dar n-ajungem la nicio concluzie. Oare să ne învârtim mereu în cerc? Se pare că da, căci două zile la rând tot zărim acea platformă de foraj când în babord, când în tribord. Oare să fie mai multe? Sau să avem parte de o iluzie optică? Facem tot felul de manevre să ajungem la platformă, măcar să ne apropiem

de ea, dar nu reușim căci vântul, ghiduș, ne îndepărtează mereu de acea turlă uriașă, argintie ce stă deasupra apelor. Iar starea lui Emeric este din ce în ce mai gravă. Pe lângă o epuizare fizică – firească, dacă ne gândim că vreme de unsprezece zile n-a mâncat aproape deloc – s-a instalat în comportarea lui o irascibilitate crescândă, pe care niciodată n-a manifestat-o. Așa că ne hotărâm să lansăm semnalul S.O.S. în faţa primei nave pe care aveam s-o întâlnim. Ocazia se ivește spre seară.

— Navă la proră, înspre tribord! strigă Victor de la timonă.

Sar în picioare de pe capacul lăzii-bucătărie unde mă întinsesem și priveam alene marea.

De fapt erau două nave, care mergeau una după alta.

— Toată lumea pe punte! Rachetele și lanterna de semnalizare, strig eu, luându-mi în primire funcţia de semnalizor.

Cele două vapoare se apropie. După alura lor și după viteza cu care se deplasează bănuim că sunt nave militare.

În lumina crepusculului nu putem descifra nicio denumire pe prova lor dar, ciudat, nu poartă niciun pavilion.

Ne dau un ocol larg, una se îndepărtează, iar una se oprește în tribordul nostru, cam la 200 m distanţă. La bordul ei nicio mișcare, nu se aprinde niciun proiector, nu suntem semnalizaţi; doar luminile sale de poziţie lucesc fantomatic, reflectându-se în apa mării pe care o îmbrăţișează repede noaptea. Pândim curioși cele două nave care, ca niște năluci, se învârtesc iarăși în jurul nostru, la distanţa de cinci-șase cabluri. Probabil și ele ne observă cu atenţie cum înaintăm în întuneric, cu toate pânzele în vânt. Îi cerem lui Gerö să semnalizăm cererea de ajutor. Dar nu este de acord.

A doua zi, cam pe la șase dimineaţa, Ladislau lansează totuși o rachetă roșie. Fără să-l mai întrebe pe Gerö. Explozia ei ne aruncă pe toţi în picioare – bineînţeles că dăm cu capul de tavanul cabinei – și ne adună pe punte.

Sus, la câteva sute de metri o lumină roșie dăinuie mi nu te în șir, vestind peste depărtări că aici, niște oameni au nevoie de ajutor. Ladislau arată în tăcere, cu o zvâcnire de mână, o navă care se apropie. Emil o privește prin binoclu.

— *Orion* se numește, anunţă el. Dar n-are pavilion și ce e mai ciudat, trage după ea o altă navă, o hardughie cum n-am văzut în viaţa mea. Nici cea de-a doua nu are pavilion. Ce-o fi cu navele aistea de n-au niciun steag arborat – nici „șelea” de aseară nici aieste de amu?

Cerem pe rând binoclul și îl aţintim spre cortegiul care se apropie de noi, în mare viteză. *Orion,* îl putem vedea acum cu ochii liberi, e la vreo două cabluri distanţă de noi. E o navă cenușie – doar numele său, înscris cu litere gotice, cu vopsea albă, îi pune o pată de lumină pe carenă. La bordul său câteva siluete înveşmântate în haine negre stau nemișcate. Le facem semne cu mâna – nimeni nu răspunde. *Orion* remorchează o navă de-a dreptul ciudată, vorba lui Emil: complet pustie, are întinse, deasupra punţii, sumedenie de antene și un fel de discuri pâlnie, cam în genul celor ce sunt instalate pe Palatul telefoanelor din București sau pe clădirile

poștei din alte orașe mai mari de la noi și care sunt, de fapt, antenele direcţionale ale radiotelefoanelor folosite în telecomunicaţii. *Orion* și cu remorca sa face în jurul nostru un cerc larg, dându-ne ocol pe tăcute. Lansăm șase semnale luminoase pe minut, folosind becul din vârful catargului.

Orice marinar știe că acesta este semnalul S.O.S. Dar de pe *Orion* niciun răspuns – oamenii de pe bordul lor stau absolut nemișcaţi, de parcă sunt manechine. Pe nava remorcată, fără niciun nume sau număr de identificare, nu zărim nici cea mai mică mișcare. Repetăm cu disperare semnalele. Nu primim nici cel mai mic semn că au fost înţelese. Și deodată *Orion* dispare rapid trăgându-și povara și lăsându-ne singuri în mijlocul mării. Cătăm cu nedumerire în urma celor două nave care dispar în ceaţa dimineţii, misterioase, nepăsătoare, tăcute. Avem senzaţia că la bordul lor nu era nicio fiinţă vie. Nu se poate ca niște oameni ai mării să rămână insensibili la o cerere de ajutor. Încă mai credeam în cavalerismul marinăresc. Comentăm îndelung întâmplarea și n-ajungem la nicio concluzie logică.

Pe mare, o furtună de gradul 4 ne zbenguie pluta.

Vântul s-a „întors" iarăși, bate acum spre nord-est şi ne tot întrebăm dacă să coborâm sau nu pânzele. Neștiind coordonatele la care navigam n-avem altceva de făcut decât să ne lăsăm duși de vânt. Chiar dacă lăsăm jos velele vântul ne duce tot unde vrea el.

Facem ordine la bord, curăţenie în cabină și ne pregătim micul dejun pe care-l mâncăm cu poftă, deși ne-am sculat cu noaptea în cap, treziţi de racheta lansată de Ladislau. Nici nu ne dăm seama din ce parte a mării ţâșnește un bolid care vine nebunește spre plută lăsând în urma sa o brazdă uriașă de apă. Motoarele îi urlă înfiorător – probabil sunt turbine – iar nava mai mult zboară decât plutește. Privim cu gura căscată, extaziaţi, iuţeala de torpilă cu care nava vine spre noi. Oprește la vreo 30 de metri de noi și ne trimite un zid uriaș de apă stârnit de stopajul brusc, de parcă până acum pluta noastră nu fusese bătută îndeajuns de valuri. Noua sosită nu este o navă prea mare, e foarte lată și motoarele sale, se ghicește după zgomotul pe care-l fac, au o putere uriașă.

Pare un fel de vedetă de foarte mare viteză. Pe puntea ei șase rachete zdravene stau la orizontală pe lăcașurile lor, amenințătoare chiar și sub husele ce le acoperă. Nava n-are niciun fel de pavilion și doar pe prova ei distingem un număr: 965. Este, deci, un vas militar. Pe puntea babord dinspre noi mai mulţi oameni îmbrăcaţi în uniforme negre – pantaloni, giacă, capelă, cizme scurte.

Stau nemișcaţi și ne observă. Noi la fel. Coborâsem cu puţin timp înainte pânzele așa că pluta noastră juca printre valuri ca un cal în buiestru. Vine, unul după altul câte un val, ridică lansatorul de rachete deasupra noastră – apoi valul face un salt spre plută, ne ridicăm noi și coboară *965.* Ne pândim unii pe alţii și ne dăm în scrânciobul mării, sus pluta – jos *965,* sus *965* – jos pluta.

— Cine or fi aiștia măi fârtaţilor? N-au pavilion, dar nici bună ziua nu dau! glumește Emil.

După 11 zile de când hălăduim pe ape – exceptând echipajul de pe *Craiova* –

aceștia sunt primii oameni pe care-i întâlnim.

— Or fi bulgari sau turci, îşi dă cu părerea Ladislau, pregătindu-se să scoată aparatul de filmat din cutia-i de piele.

— Staţi că lămurim noi îndată tărășenia cu aceste nave fără pavilion, zic eu și fac un salt în cabină de unde revin cu o portavoce electrică. Dau amplificatorul la maximum și duc portavocea la gură.

— Bâlgari? întreb eu spre nava cenușie ce se dă huţa cu noi.

Nu primim niciun răspuns; marinarii în negru ne fixează de parcă vor să ne hipnotizeze.

— Turki? mai zic eu.

Nici de data aceasta de pe *965* nu primim vreun semn că cei de pe bord vor să intre în dialog cu noi.

— Fraţilor or fi și aceștia roboţi ca cei de pe *Orion?* presupune Victor.

— Măcar românește vorbește cineva la voi? mai întreb eu într-o doară, viind să fiu hâtru.

În șirul de marinari se produce o foială, vorbesc ceva între ei, vedem cum o uniformă ia un microfon de lângă timona aflată pe punte și auzim la megafoanele puternice ale lui *965* o voce tânără:

— Amuș, vă vorbim românește!

Un alt matroz înaintează spre balustradă și îmi face semne prietenești cu mâna.

Surprins, continui dialogul pe limba de-acasă.

— Bună ziua, oameni buni!

— Bună ziua, îmi răspunde matrozul.

— Cine sunteţi voi? N-a veţi pavilion! vorbesc eu prin portavoce.

— Suntem sovietici. Aceasta-i o navă sovietică, auzim noi la megafoane.

— Și ce căutaţi pe aici? sunt eu curios.

— Cum adică pe aici? pare că se miră matrozul de pe *965.*

Marinarii în negru iar șușotesc între ei și după vreo două minute megafoanele bubuie iarăși.

— Ne aflăm în apele teritoriale sovietice, chiar lângă ţărmul Crimeii, îl auzim pe marinarul de pe lansatorul de rachete.

Simt un junghi în inimă și îmi vine să cred că n-am auzit bine. Îmi arunc privirile spre coechipierii moi și după mutrele lor uluite îmi dau seama că n-a fost o ne înţelegere. Așadar, în loc să mergem spre sud am fost târâţi spre nord-est. În loc să fim sub coastele Bulgariei sau ale Turciei, cum ne așteptam noi, ne aflăm exact în partea opusă a Mării Negre, lângă pământul cu climă dulce și soare de aur al Crimeii. Dezamăgirea dezamăgirilor!

Predau portavoce lui Gerö, fac un semn spre vârful catargului și intru în cabină. Este rândul meu să mă urc în gabie și trebuie s-o fac imediat ce aflu că suntem în apele teritoriale ale Uniunii Sovietice. Este un afront, în marinărie, să nu înalţi în vârful catargului steagul ţării în apele căreia ai intrat. Vom respecta datina deși *965* n-are niciun pavilion arborat. Așa că desfășor steagul roșu, cu secera și ciocanul într-un colţ, și încep să urc pe scara de frânghie.

— Ne puteţi da coordonatele locului unde ne aflăm acum? întreabă Gerö prin portavoce.

— Da, dar mai întâi ţinem să vă avertizăm că aţi pătruns într-un perimetru total interzis navigaţiei, în care se fac exerciţii militare marine; comandamentul navei *965* vă roagă să părăsiţi imediat acest perimetru interzis, marcat pe toate hărţile de navigaţie, îl mai aud pe matrozul de pe lansatorul de rachete.

— Pluta n-are motoare, nu putem să ne retragem spre sud; din contră vântul ne împinge spre nord, explică Gerö.

— O să vă remorcăm noi! ni se transmite hotărârea comandantului de pe 965.

— Dar avem și noi o mare rugăminte, mai zice Gerö. Avem mare nevoie de un medic căci avem la bord un om grav bolnav; și să ne spuneţi coordonatele geografice ale locului unde ne aflăm.

Megafoanele prind glas și-l auzim pe matrozul care vorbește românește:

— Vă comunicăm amu, punctul geografic. Sunteţi la 45°00 latitudine nordică și 31°28 longitudine estică. Aiasta înseamnă că vă aflaţi la vreo 40 de mile de ţărmul Crimeii, lângă Ialta, și la 105 mile, distanţă în linie dreaptă, de portul Odesa. Medic n-avem, dar dacă omul vostru e grav bolnav îl luăm la bord și îl ducem în mare viteză pe uscat. Pregătiţi cablul de remorcaj ca să vă scoatem din careul interzis navigaţiei.

Ne consfătuim scurt între noi. Emeric nu vrea cu niciun chip să ne părăsească. Mult nu mai este până la ţărm, așa că rămâne pe plută, hotărăşte el categoric. Facem semne că suntem gata pentru remorcaj. Pe 965 răsună că te va ordine scurte, în rusește. Motoarele-i puternice în cep să urle și nava se apropie metru cu metru de noi.

Emil și cu mine ne repezim la proră și pregătim cablul de oţel ce ne va lega de navă. Prindem de frânghie cablul nostru de remorcaj și matrozii sovietici îl filează spre ei.

Pluta este așa de aproape de blindajul de oţel al navei militare încât ne temem ca valurile să n-o zdrobească de el. De aceea o ţinem la distanţă cu ajutorul lungilor noastre vâsle din lemn. Patru facem treaba aceasta. Babordul plutei este lângă babordul lui *965,* doar la vreo doi metri distanţă, iar marea saltă când sus, când lasă în jos două nave aparţinând unor secole diferite. Braţele ni-s vlăguite de cât împingem în vâslele grele din lemn de molid. Ne sar în ajutor și câţiva marinari sovietici, împing și ei în plută cu niște prăjini lungi ce au cângi de fier la un capăt.

Le vedem deslușit feţele – sunt foarte tinere și intrigate de prezenţa noastră.

— Atenţie, vă aruncăm două sticle de vin românesc, să le beţi în sănătatea noastră și vă mulţumim pentru ajutor! zice Emil și braţul lui drept zvâcnește de două ori. Sticlele zboară prin aer și sunt prinse cu îndemânare de flăcăii de pe puntea vecină.

— Spasiba, spasiba, ne zic ei.

În clipa următoare un alt val câinos izbește pluta, o răsucește și o izbește cu prora de bordul de oţel al lui *965.*

Niciun batalion de oameni n-ar mai putea ţine la distanţă cele două

ambarcaţiuni. Două vâsle se rup ca niște beţe de chibrit. Când spuma valului se retrage vedem nenorocirea. Bompresul a fost îndoit ca o nuia subţire de răchită și zace acum sub bușteni, cu vela foc flendurind în apă. Un alt val stă gata să ne atace. Dar comandantul sovietic l-a văzut și după manevra pe care o făcuse cunoaşte că știe meserie. Dă un ordin scurt, motoarele urlă asurzitor, nava de oţel se cabrează și face pur și simplu un salt înapoi; așa se evită o altă ciocnire. Motoarele lui *965* iar ţiuie, de sub pupa sa elicele aruncă jeturi de apă și cablul de remorcă se întinde, pluta se smucește.

Babaua de care este legat cablul e smulsă ca un cuișor, deși este o piesă din fontă turnată, cântărește vreo 30 de kilograme și este adânc împlântată în bușteanul de la ba bord; odată cu ea sar și așchii uriașe desprinse din buș tean de forţa cu care a început să tragă lansatorul de rachete. Ce motoare puternice poate avea o asemenea navă!

Și doar a pornit cu ele la turaţie mică. Din nou refacem manevrele de remorcare. Suntem uzi până la piele. Nu-i plăcut să stai direct pe bușteni, în proră, pe o furtună de gradul 4, să primești în piept ziduri de apă și să prinzi și să legi zdravăn de plută cablul greu de oţel aruncat de pe *965.* Toţi tremurăm de frig, la unison, bătuţi de vânt, sub un cer înnorat. Acum *965* pornește cu mare precauţiune, foarte încet. Avansează lent, li se pare celor de pe ea, dar pentru biata noastră plută viteza de înaintare este prea mare. Prora, ţinută de cablul de remorcaj, se înfundă adânc în apă și toată treimea din faţă a plutei se zbate sub valuri. Zeci de tone de apă se preling peste butuci și lichidul sărat ajunge acum pe punte. După vreo oră de astfel de navigaţie cu sufletul la gură, *965* sună prelung din sirena-i electrică. Semn că e timpul să des facem cablul. Îi răspundem din sirena noastră manuală.

Matrozii desfac cablul și deodată viteza plutei se reduce simţitor iar bușteni de brad din Carpaţi, eliberaţi de sub tracţiunea puternicei nave sovietice, se ridică ușori la suprafaţa apei și încep să calce marea voios și nepăsători la valuri. Lansatorul face o voltă, se apropie cât poate de plută și îl vedem pe matrozul care știe românește că vrea să ne vorbească, iarăși, la microfon.

— Ialta, patruzeci de mile – și arată spre nord-est; Odesa, o sută de mile – și indică nord-vestul.

După care, cu voce caldă, ne mai spune:

— Drum bun și numai bine vă dorim!

Nava militară face, parcă, un salt uriaș și dispare într-un fel de zid de apă despicat de blindajul său de oţel.

În urma ei, rămânem singuri pe marea pustie, abandonaţi în apele răscolite de furtună. Un inventar al stricăciunilor ne neliniștește: o baba smulsă, primul buștean de la babord sfâșiat, două mari vâsle din lemn distruse (cu acestea noi răsuceam pluta în loc când ieșea de sub vânt); dar mai grav este faptul că am rămas fără bompres și fără foc, care zace, acum, ferfeniţit sub plută.

Fără această mică pânză triunghiulară nu putem pune pe direcţia vântului ambarcaţiunea noastră. Singurul câștig real în urma acestei întâlniri este acela că am aflat, în sfârșit, spre uluirea noastră, locul în care ne aflăm pe mare, ceea ce

Gerö n-a putut stabili prin calcule, cu ajutorul sextantului, al cronometrului marin, al tabelelor de efemeride și de logaritmi, atâta amar de zile.

Emil muncește de multe ore sub apă. Descâlcește cu greu vela foc încurcată sub plută, între butuci și cablul de oţel ce ţinea bompresul, stâlcit acum în formă de „Z", de ciocnirea cu *965.* E vânăt de frig și adeseori e strivit de valurile ce se reped fără odihnă peste butucii noștri.

Dar nu se lasă până nu termină treaba. Te și miri de unde are omul acesta atâta forţă fizică încât să reziste la eforturi mari și îndelungate. Victor, eu și Emeric – cu toată slăbiciunea pe care o manifestă nici n-a vrut să audă că este exclus de la muncă – îi suntem de ajutor pe cât putem: îi dăm scule la mână, îl asigurăm cu o saulă ca să nu ni-l smulgă valurile ori tragem pe punte pânza focului și ţeava deformată a arborelui bompres, pe măsură ce Emil le degajează pe dedesubt. Apoi, încropim dintr-o vâslă lungă un fel de bompres, îl ancorăm cu o saulă de spargeval și după ce cârpim focul, cum putem mai bine, îl înălţăm. Fără el pluta noastră se învârtea în jurul ei. După ce focul e sus muncim din greu ca să pu nem pluta sub vânt. Când reușim, spre seară, suntem epuizaţi. Cădem care pe unde apucăm, frânţi de oboseală.

De-abia după miezul nopţii când Victor și cu mine preluăm cartul constatăm că vântul se stabilizează și punem cap compas pe Odesa. E mai departe ţărmul într-acolo dar n-avem ce face, suntem, ca întotdeauna, la discreţia lui Eol. Bine ar fi ca vântul să sufle înspre Ialta, am fi avut de parcurs o distanţă de peste două ori mai mică.

Așa că luăm „expresul" spre cel mai mare port sovietic de la Marea Neagră – gonim iar în noapte cu toate pânzele sus, sub vântul care suflă cu vreo 60 km pe oră. Stând în cart vedem în noapte două nave ce transmit semnale luminoase în alfabetul Morse[81], inventat de savantul american cu peste o sută de ani în urmă pentru telegrafie și adoptat apoi în marină și aviaţie. Ce vor fi transmiţând cei doi semnalizatori de pe navele ascunse în noapte nu mai ei știu. Să ne avertizeze aceste semnale din noapte că intrăm în vreun perimetru de manevre militare navale? Noi nu cunoaştem alfabetul Morse, chiar dacă-i transmis prin sistemul luminos. Privim, Victor și cu mine, în de lung semnalele – peste o oră și ceva. Oare să fie pentru noi? Pluta se zbuciumă peste valuri și sub vântul care bate spre nord, dar care îşi schimbă direcţia de înaintare, când spre vest când spre est.

Alte două zile rătăcim pe unde ne duce vântul. Lui Emeric îi este din ce în ce mai rău. Este cu totul vlăguit, nu mănâncă deloc și a slăbit așa de mult încât solidul său trup ce avea peste o sută de kilograme pare că s-a topit.

Vântul e un năzdrăvan neobosit – îşi schimbă direcţia la două-trei ore, nici nu mai știm încotro mai mergem. Doar după busolă știm cam pe unde este Odesa.

---

[81] Samuel Finley Breese Morse (1791—1872), fizician american; a realizat un aparat electromagnetic pentru telegrafie (brevetat In 1840) și alfabetul care-i poartă numele, folosit și în prezent.

Adeseori răsuflarea lui Eol moare cu totul și-atunci stăm pe loc ore lungi, parcă ţinuţi de o ancoră nevăzută. De abia într-a douăsprezecea zi de navigaţie vedem marca nespus de calmă. E atât de frumoasă, albastră, caldă și îmbietoare încât sărim în apă și ne bălăcim cu nespusă plăcere până când obosim. E atâta calm încât simţim cum nervii ne zbârnâie sub mușchi. Pe deasupra trec multe avioane – probabil cursele de pasageri ce fac legătura între Ucraina și restul Uniunii Sovietice. Lansăm, încă de dimineaţă, alte două rachete roșii, în nădejdea că vom fi reperaţi și o navă se va abate să ne întrebe ce dorim — și ne dorim enorm, pentru Emeric, ca ea să aibă un medic la bord. Dar nimeni nu răspunde semnalelor noastre; orele trec, noi stăm pe loc și nervii ni se întind și mai mult. Gerö iar calculează de zor, dar nu ne spune dacă a stabilit sau nu punctul geografic în care am încremenit.

Îl inundăm cu ironiile noastre – este un reflux al stării de iritare cauzată de totala acalmie a mării; parcă tot e mai bine când bate vântul, cel puţin gonești cu el, deși nu contează încotro. Numai să înaintezi. Nemișcarea distruge cel mai rău nervii omului.

După amiază apar dintr-odată, la orizont, patru nave. Mai aproape de noi trece un cargou mare. Lansăm imediat două rachete, dar de pe cargou nu ni se dă niciun somn că am fost văzuţi. Înfuriat, mă duc în cabină și aduc pe punte lada cu toate rachetele. Având funcţia de radist eu răspund și de celelalte sisteme de semnalizare — luminoase, cu fanioane sau cu rachete. Așa că îmi iau în serios treaba de semnalizator și mă pregătesc să ne facern observaţi de cele patru nave, chit că voi lansa toate cele 40 de rachete! Scot una din ladă, o îndrept spre cer și trag cu putere de șnurul care declanșează focosul. Dar racheta nu ţâșnește din tubul de aluminiu ce-l ţin strâns în stânga. Focosul n-a luat foc – iată-l atârnând de șnur, în dreapta mea. Nu știu ce să zic, cui să reproșez. O parte din rachete le-am primit în ţară, de la *Navrom,* o altă parte ni le-au făcut cadou prietenii de pe *Craiova.* Pun racheta neexplodată și focosul în spatele meu și scot alta din ladă. Iar trag de șnur – nici de data asta nu porneşte racheta. Mă aplec, pun și a doua rachetă neamorsată pe punte, la picioarele mele și vâr mâna în ladă după alta. O pipăi cu atenţie – nu-i udă –, o și miros dar nu dau de niciun indiciu că ceva e în neregulă. Sigiliile sunt la locul lor, cartonul cerat în care sunt învelite e neatins.

Prea concentrat ca să examinez rachetele nu-mi dau seama când se produce nenorocirea. Ladislau se apropiase, pe tăcute, de locul unde pusesem cele două rachete defecte – până atunci filmase navele din jur; și apucă o rachetă de lângă mine, ia și focosul ei și face doi pași pe punte. Vârâ focosul în tubul rachetei și produce explozia.

Racheta ţiuie la o palmă de urechea mea și se înfige în apă; dar pentru că n-a fost ţinută în poziţie verticală tot fosforul din ea s-a scurs pe mâna dreaptă a lui Ladislau.

El scoate un strigăt de durere și dintr-un salt ajunge la marginea punţii – înainte ca vreunul dintre noi să-l poată opri – și scufundă mâna, cuprinsă de fosforul arzând, în apă. Auzim un ușor sfârâit și un geamăt de durere. Privim îngroziţi cum coechipierul nostru îşi scoate apoi încet, mâna din apă: neagră de arsură și

înmănușată de fosforul pietrificat care i s-a înfipt adânc în carne.

Dacă n-o scufunda în apă poate arsura nu arăta atât de cumplit.

Iată că acum avem nevoie de două ori de medic! Apuc un nou tub din ladă și trag încrâncenat de șnurul focosului. Racheta plesnește, ţâșnește în aer și la vreo două sute de metri înălţime se desface o floare – strigăt de ajutor.

Mai lansez repede încă două flori roșii pe cerul azuriu.

Minutele trec greu. Nimeni nu scoate niciun cuvânt. Lângă timonă, Ladislau stă chircit de durere, strângându-și dreapta arsă cu cealaltă mână. Nici nu clipește. Tăria lui îmi face inima să bată mai repede. Caut, cu binoclul, spre cele patru nave din orizont. Niciuna nu semnalizează că a recepţionat cererea de ajutor. Trag încă două rachete. Nimic.

— Butoiașul fumigen! zic hotărât.

În lada cu rachete avem și un alt mijloc de semnalizare pentru S.O.S. urgent: un recipient din tablă, căreia dacă îi smulgi un căpăcel și-l arunci în apă lansează o dâră de fum portocaliu care se ridică în aer la trei-patru sute de metri, vizibilă de la foarte mare distanţă.

Din două mișcări desigilez căpăcelul butoiașului și-l arunc în apă chiar lângă babord. Ceva sfârâie în el și de-o dată izbucnește spre cer o coloană de fum, densă și de culoare oranj, ce se sprijină, după vreo, cinci minute, de catapeteasma cerului.

— Un așa semnal se vede tocmai de la Polul Nord, zic eu.

Dar îndată izbucnim cu toţii în urlete și blesteme. Să vezi și să nu crezi! Cele patru nave ne-au întors pupa și, grăbite, dispar dincolo de orizont. Lansăm alte două rachete roșii. În zadar. Când fumul lor se destramă de pe bolta azurie suntem singuri pe mare. Blestemate nave! Ce oameni vor fi navigând la bordul lor? Cum pot, oare, niște navigatori de profesie să întoarcă spatele unor semeni ce le cer ajutor în mijlocul apelor? Așadar, cavalerismul oamenilor de pe maro este o poveste de adormit copii! Nu vom uita niciodată acele clipe de deznădejde, de cumplită dezamăgire în mult trâmbiţata întrajutorare marinăreasecă.

…Când, mai apoi, am ajuns la Odesa am istorisit această păţanie incredibilă marinarilor din acest mare port, care ne-au înconjurat cu căldură și simpatic. Ei ne-au explicat, într-un fel, comportamentul inuman al comandanţilor acelor nave cu care ne-am încrucișat și pentru care am semnalizat S.O.S.: s-au temut că avem la bord vreun om bolnav de o maladie infecţioasă. Dacă era așa, și luau contact cu noi, legile sanitare foarte se vere ale tuturor porturilor i-ar fi obligat să stea cu nava o lungă perioadă de timp în carantină. Or, aceasta ar fi însemnat o mare pagubă în buzunarul armatorului; și, desigur, că un comandant care imobilizează un vapor – în diferenţ din ce motive – îşi pierde repede postul și rămâne ostracizat, în lumea armatorilor, cu calificativul *în abil.* Un om inabil îşi găsește cu greu, mai apoi, o slujbă… iată-ne din nou în mijlocul mării dezamăgiţi, furioși și disperaţi. Dezamăgiţi de cele patru nave care au că-l cât în picioare sfintele principii ale întrajutorării omenești; furioși pentru că nu putem porni repede spre ţărmul mult râvnit; disperaţi, că nu putem veni, în niciun fel, în ajutorul „celor doi betegi”, cum le zice Emil bolnavilor de la bord. Lui Emeric îi este nespus de rău; de Ladislau ce să mai zic –

doar el știe ce chinuri îndură la mâna arsă de rachetă. Ne dăm seama că va trebui să navigăm, și de acum, absolut la întâmplare, la discreţia vântului. Faptul că am aflat coordonatele geografice la care ne găsim ne-a dat puţin calm. Știm deci, precis, că dacă mergem spre nord-vest vom ajunge la Odesa – chiar într-acolo ne împinge vântul, încet-încet. Dar când vom atinge, oare, ţărmul?

Hotărâm să crcăm la bord o stare de spirit bună, şopti mistă, de activitate continuă, de muncă intensă care să scoată din apatie nu numai pe bolnavi, dar și pe ceilalţi din echipaj. Așa se face că după ce acele patru nave care n-au răspuns la chemarea noastră au dispărut, iar noi cei patru, în afară de „betegi", ne-am sfătuit „pe furiș", începem să ne agităm pe punte de parcă a dat strechea în noi. Comandantul expediţiei oferă, din senin, trei sticle de vin. Eu cer neapărat muzică și pentru aceasta renunţ la bateriile de rezervă ale lanternei mele. Citesc, băieţilor, tam-nisam, două povestiri din viaţa mea de gazetar – „Lămpașul" și „Moartea pândește sub apă" sunt titlurile lor – ale căror manuscrise le mai cizelez în orele de ră gaz. Se încropește ad-hoc un cenaclu literar și primesc cu mare bucurie observaţii și sugestii pentru cele două scrieri ale mele. O atmosferă plăcută se instaurează la bord. Emil se tot învârtește pe lângă acumulator și purcede la o verificare a surselor de curent electric și iată-l și pe Emeric, cu tot răul său de mare, dându-i ajutor. Se chinuiesc două zile la rând cu un generator de curent, adus de Emeric în perfectă stare, ca să-l facă să producă iarăși electricitate pentru reîncărcarea acumulatorului; dar degeaba, apa mării, sau poate numai umezeala sărată din atmosferă, a intrat în bobinajul aparatului și l-a deteriorat.

Nu ne speriem prea tare că rămânem fără acumulator. Avem la bord acel felinar uriaș, marinăresc, dăruit nouă de echipajul de pe nava *Craiova.* În fiecare seară îl curăţăm, îl aprindem și-l agăţăm de catarg, deasupra cabinei.

Este, de-acum, singura semnalizare, în noapte, a poziţiei plutei. Mai avem cu noi două mici felinare de vânt, din cele care se găsesc de vânzare prin magazinele noastre și le mai folosesc, uneori, oamenii satelor. Dar după două nopţi și ele au devenit inutilizabile, primul vânt mai puternic le-a spart sticlele.

Pe mare începem să întâlnim, în sfârșit, semne ale apropierii de pământ. Apa e mai tulbure, prin aer zboară, uneori, muște, întâlnim chiar o libelulă cu aripi mari, strălucitoare de culoarea oţelului; iar pe suprafaţa apei vedem, adesea, plutind plante, seminţe și bucăţele de lemn. Pe deasupra noastră trec mereu avioane de pasageri. Victor ne anunţă că într-un răstimp de patru ore și jumătate a numărat opt avioane. Suntem, aşadar, din nou sub un traseu aviatic intens circulat. Emil coboară iarăși sub apă cu aparatul de scafandru. Un alt flotor, cel din pupa-tribord, s-a slăbit din legături și se izbește, la fiecare val, de bușteni producând un zgomot sinistru la lovire. Ca să fie mai sigur a montat și un întinzător cu care a consolidat zdravăn flotorul. Este foarte greu să lucrezi sub plută, în timp ce aceasta este târâtă de vânt; legat de bușteni cu o frânghie de siguranţă, Emil trebuie să lucreze cu sculele, bineînţeles și ele legate cu frânghii ca să nu le scape în apă, să se menţină lipit sub butuci, să se ţină bine atunci când valul lovește pluta ca să nu-l smulgă și să „rămână de căruţă".

După o oră și ceva de muncă sub apă, Emil este vlăguit. Îl tragem pe punte, îi scoatem masca, îi desprindem rezervorul de aer din spate și îi vârâm în gură o ţigară aprinsă din vreme.

Iată, se sfârșește cea de-a treisprezecea zi de când plu tim pe ape și parcă au trecut luni de zile. Ce n-aș da ca printr-o transmutare – așa cum se întâmplă în nuvelele lui Mircea Eliade[82] – să mă pomenesc în clipa următoare în București. Ce-aș face mai întâi? Aș bea o halbă cu bere rece, cu guler, la *Grădiniţa,* până mi-ar aduce chelnerul vreo zece mici. Ah, ce dor mi-e de o mâncare gătită într-o bucătărie de casă! Aș mânca micii aromitori și-apoi aș mai cere o halbă cu bere. Apoi m-aș duce la mama să-i sărut mâna și l-aș bate, ca de obicei, pe tata pe umăr întrebându-l ca-ntotdeauna: „Ce mai faci, bătrâne?” După aceea m-aș duce la redacţie, străbătând alene străzile zgomotoase și aglomerate ale Bucureștiului meu natal. Ce dor mi-e de colegii mei!

Mă scutur de gânduri și de dor și cobor de la timonă să-l ajut pe Gerö să scoată loch[83]-ul și sonda[84], scule marinărești pe care ni le-am improvizat la bord, cum am putut; cu ele Gerö măsoară mereu adâncimea apei și deriva plutei, după care compară datele cu hărţile Mării Negre.

Știam că plutim, undeva, între peninsula Crimeii și Odesa, dar unde anume este greu de spus. Acum spre seară avem tot mai multe semne de apropiere a uscatului – plante, apă tulbure, pescăruși. Gerö tot scufundă sonda și tot mormăie în barbă:

— Departe nu trebuie să fie ţărmul!

Tot ajutându-l eu pe Gerö să măsoare adâncimea un fior mi-a străbătut trupul. De aceea mi-am adus eu aminte de acasă! Simt pământul prin fibra interioară a ce lulei mele de om terestru, printr-un fel de al șaselea simţ, pe care eu îl numesc în glumă „simţul 5500”. Nu-mi explic altfel dorul care m-a potopit.

Mă îndrept de șale și cercetez orizontul de jur-împrejur. Simt pământul aproape, e sigur. Dar nu văd altceva decât apă și iar apă. Lângă mine Gerö scoate din nou sonda – pentru a câta oară? — o cercetează cu lanterna și-l aud vorbind de unul singur:

— Adâncimea, 35 de metri. Departe nu-i pământul.

Pluta pare că stă pe loc, dar loch-ul pe care Gerö îl tot aruncă în apă arată clar că înaintăm spre nord-vest, cu o mare derivă spic nord. Amurgul strâmtorează orizontul, văzând cu ochii. Departe, undeva, spre est, trec grăbite două nave mari de pasageri, deducem noi; căci punţile le sunt luminate a giorno și se văd în borduri

---

[82] *Mircea Eliade* (1907—1986) filozof și scriitor român stabilit în S.U.A.

[83] Loch – instrument cu care se măsoară viteza de deplasare a unei nave și distanța parcursă de aceasta.

[84] *sondă* — aparat sau instalație pentru măsurarea adâncimii apei sau a diferitelor valori ale acesteia (ex. compoziția apei de mare) în vederea stabilirii condițiilor de navigație, studiilor hidrografice sau oceanologice.

ferestre multe. Vălurile serii se așternpeste întinderi. Ne pregătim de înnoptare. Victor ne servește cina. De la tribord, unde stă, îl auzim pe Emeric – s-a refugiat acolo ca să nu-i miroase a mâncare, ceea ce îi stârnea o nouă criză – vorbind precipitat:

— Mi se pare mie sau, pe Zevedeu, văd clipind un far. Veniţi repede încoace.

Zboară castroanele și linguri și cuţite și din doi pași suntem lângă el. Privim îndelung prin negura nopţii.

— Nu-i un far, ci sunt două, zice hotărât Emil. Să le numărăm clipirile și să le identificăm.

Peste câteva minute dăm strigăte de bucurie. Ne aflăm în faţa Odesei. Aruncăm imediat ancora cea mare care se înfige adânc în mâlul de pe fund. Însă vântul ne joacă iarăși fosta obișnuită – se schimbă brusc și începe să ne târască în larg. După miezul nopţii vântul iar se schimbă, începe să bată înspre nord. Desfășurăm din nou pânzele și alergăm nebunește pe o mare care se montează din ce în ce mai tare. Catargul vibrează ca o coardă de ghitară.

Spre seară zărim o salbă de lumini spre nord. Verificăm iarăși semnalul unui far și știm că ne aflăm tot în faţa Odesei. Orașul se întinde pe mulţi kilometri, punctând noaptea și marcând ţărmul cu un nimb uriaș de lumină.

La bord veselia crește în ciuda furtunii care se înteţește mereu. Luminile Odesei apar și dispar după orizont, după cum ne poartă vântul și curenţii. Măsurăm vântul și constatăm că furtuna este de gradul 4. Nici nu mai dăm importanţă zbuciumului la care valurile supun ambarcaţiu nea noastră firavă. Stăm pe punte până noaptea târziu privind hipnotizaţi spre luminile Odesei. Știm că acolo, în zare, este ţărmul atât de mult dorit în aceste zile și nopţi de când hălăduim pe mare.

O stare nemaipomenită începe să sălăşluiască în mine, după întâlnirea cu farurile Odesei, de când luminile lor clipesc prietenos-încurajator spre noi. Pot să jur că aceea aș stare îi încearcă și pe coechipierii mei. Robotesc lângă lada-bucătărie și în timp ce prepar cina – scrumbii cu lămâie, lapte cu orez, napolitane și suc de portocale – simt ceva cu totul deosebit: penetrez zona de gândire a celorlalţi din jurul meu. Sau poate cu toţii simţim și gândim la fel în aceste momente de reîntâlnire cu pământul!

N-am avut niciodată veleităţi de mare psiholog și nici măcar nu sunt un bun medium pentru cei ce vor să-mi comunice ceva telepatic. Mi-aduc aminte cum, cu ani în urmă, aflându-mă la un spectacol de varietăţi s-a produs și un mare prestidigitator; acesta m-a ales pe mine din public pentru una din experienţele lui – greșeală fatală pentru el căci i-am stricat recitalul său de „hipnotism senzaţional și unic”. Dar acum, iată, parcă aud gândurile celorlalţi! Victor tot învârte, pe furiș, scufiţa noului său născut înecat de dorul de un copil pe care nici n-a apucat să-l cunoască prea bine, are privirile aţintite spre vest, cam pe unde este lașul său și aș paria că ar da orice numai să fie acum acasă. Emeric de multă vreme stă ne mișcat ca un *Buciha,* nici nu răsuflă, cu ochii aţintiţi spre salba de lumini a Odesei: știe că imediat ce va pune piciorul pe pământul care se ghicește acolo, în noaptea neagră, va lua sfârșit chinul său la care l-a supus, prea crudă cu el, marea.

Ladislau prefiră casetele de film pe care le controlează cu grijă exagerată toată ziua; se descurcă greu cu mina sa arsă de rachetă, dar nu scoate nici cel mai mic oftat. Îi prind o clipă privirea și îi citesc în ochi bucuria că ne apropiem de pământ. Întins pe cabină Emil privește cerul; e greu de ghicit la ce gândește durul acesta, dar toată mutra lui denotă că e cuprins de melancolie – i-o fi dor de-ai lui, de cele două fetiţe ale căror poze le tot privește pe ascuns – ori poate că filosofează despre marea tărie a nevolnicei fiinţe care este omul. Să verific!

— Emile, la ce te gândești în clipa de faţă? îl întreb.

— Tocmai număram zilele și nopţile de când am plecat din Sulina. Și revedeam clipele grele prin care am trecut, orele de deznădejde ce ne-au stăpânit. Dar de ce mă-ntrebi?

— Pentru că am simţit cum se degajă în mine o putere uriașă sau mai bine zis o anume tărie sufletească și o liniște pe care ţi le dă numai izbânda. Prin câte furtuni am trecut noi și iată-ne după cincisprezece zile și tot atâtea nopţi că am ajuns cu bine la un ţărm. Emil sare de pe cabină drept în faţa mea și mă fixează pătrunzător.

— Măi omule, ce dracu, dar la așa ceva și eu mă gândeam!

Nemaiavând ce spune mă smulg de sub privirea lui Emil și răcnesc să se audă pe întreaga punte:

— Toată lumea la masă!

În aceeași clipă magnetofonul lui Ladislau începe să cânte – i-a pus ultimele noastre baterii. Departe, pe linia orizontului, luminile Odesei joacă din ce în ce mai îndrăcit, semn că valurile mării cresc mereu în intensitate și ritm. Înainte de a ne așeza în jurul lăzii-bucătărie îl auzim pe Gerö:

— Vântul se înteţește de zor, avem deja furtună de gradul 5!

Dar nouă nu ne mai pasă, am învins marea, ţărmul este aici, lângă noi.

CAPITOLUL VIII

ODESA - ȘAPTE ZILE

— Heeei! O sută de metri la tribord plutește ceva? strigă Victor.

Cu toate că e noapte, în lumina argintie a lunii, desluşim, printre zidurile de apă ce se zbuciumă, un obiect cenușiu, fusiform care despică crestele valurilor; n-are niciun catarg, nicio lumină de poziţie.

— Cum pe marea noastră nu sunt balene, trebuie să fie un submarin, presupun eu.

Privim cu încordare. În afară de vuietul furtunii, deși ascultăm cu atenţie, nu deslușim niciun zgomot de motor dinspre umbra ce se furișează tăcută peste ape, în apropierea noastră.

— Măi să fie, tare-s curios. Daţi-mi repede binoclul, cere Emil, cel cu privirea cea mai ageră dintre noi.

Îl trecem din mână-n mână, îl potrivește la ochi și după vreun minut îl auzim:

— Da, e un submarin. Se ţine de noi, probabil că ne studiază.

E și normal. O așa bâzdâganie ca pluta noastră nu se poate vedea oricând pe ape. Intuiesc că acolo, în submarin, căpitanul său se dă cu capul de pereţi ca să poată găsi răspuns la o nedumerire. Cu periscopul său puternic, prin care vede perfect și noaptea, și-a dat seama că ambarcaţiunea noastră este construită din bușteni, că este propulsată de pânze.

— Semnalizăm? întreb eu.

După câteva clipe Gerö aprobă lansarea de semnale.

Mă reped în cabină, deschid cartea de semnalizare și la lumina lanternei caut un mesaj pe care-l pot executa cu ușurinţă. Ce-ar mai râde marinarii de pe nave să vadă o asemenea scenă: un „semnalizor" uitându-se ca mâţa în calendar în Codul de semnalizare marină, la atâtea semne ale alfabetului Morse ce se execută cu lanterna! Iată o frază simplă, mi se pare: All is O.K! — Totul este în regulă!

Toţi se uită la mine uluiţi, și privesc cu mare încordare semnalele punct-linie ce ţâșnesc dintr-o oarecare sursă de lumină de pe submarinul care merge paralel cu noi. Eu „traduc" ce ni se transmite.

— Sunteţi lângă Odesa. Întregul oraș vă așteaptă ca pe niște eroi, cu fanfară, vodcă, icre negre și cele mai frumoase femei. Însuși primarul vrea să vă înmâneze cele mai înalte decoraţii ce s-au acordat vreodată marinarilor din Marea Neagră.

Un urlet pe cinci voci și mă pomenesc doborât pe punte, strâns de braţe vânjoase și bătut prietenește, pe spate, în hohote de râs. Improvizaţia mea a căzut bine peste bucuria generală care a cuprins sufletele tuturor, acum când ne apropiem de ţărm. Râdem de submarinul care transmite fără oprire semnale luminoase, râdem de marea care ne-a zbuciumat atâtea zile, râdem de vântul care geme tânguios, râdem odată cu luna, cu marca, cu lumea toată, încât atunci când Victor sloboade un ușor strigăt este ca și cum s-ar fi revărsat peste noi un duș cu apă rece ca gheaţa:

— Vântul, fraţilor! S-a întors vântul și ne târăște iar în larg.

— Vira ancora! dă ordin Gerö.

Sărim cu toţii ca din arc să executăm manevra, chiar și vlăguitul Emeric. După vreo cinci minute gheara de oţel se înfige în fundul mării, pluta se smucește și cablul ancorei se întinde ca o strună. Apoi ne repezim și strângem toate cele trei pânze. După care ne adunăm ciopor în jurul lăzii-bucătărie, locul unde ne facem noi veleatul.

Și dacă nu-i Odesa în faţa noastră?

Într-o clipă Gerö aduce cartea farurilor și vreme de un sfert de oră numărăm cu toţii clipirile celor două faruri ce se detașează din galaxia de lumini pământene care aureolează noaptea, departe, la nivelul mării. Da, identificăm farul de la Capul Balșoi Fontan, apoi pe cel numit Lanjeron, care marchează intrarea, prin digul de larg, în incinta portului odesit. Ne-am liniștit, răsuflăm ușuraţi.

Din noapte ţâșnește spre noi o navă mică, extraordinar de rapidă, care mătură continuu marea cu un proiector puternic. E o vedetă militară a pazei de coastă;

după ei te va minute stopează lângă babordul plutei.

— Saliut! auzim vorbă rusească.

Victor, care le rupe în această limbă, îşi preia funcţia de perevocic.

Un ofiţer ne întreabă, prin portavoce, cine suntem, unde mergem, dacă avem nevoie de ceva. Probabil paza de coastă fusese alertată despre sosirea noastră, prin radio, de submarinul cu care ne încrucișasem mai înainte.

Victor explică totul și mai spune că am avea nevoie de-un remorcher care să ne ducă în port, unde noi nu putem ajunge pentru că n-avem motor iar vântul bate spre larg.

Ofiţerul dă un ordin și un alt proiector superputernic se aprinde; spotul său de lumină cercetează pluta metru cu metru, orbindu-ne. De pe vedetă auzim marinarii scoţând exclamaţii de uimire. Se miră văzând cu ce am traversat marea. Ni se promite în zori un remorcher, după care mica navă, urlând din motoare, dispare în noapte.

Se aud mereu sirene de vapoare. În rada[85] din faţa Odesei zeci și zeci de bastimente, scânteindu-și luminile de poziţie, saltă pe valuri, stând și ele la ancoră. Am senzaţia că Oclesa se întinde pe zeci de kilometri judecând după haloul luminos ce-l revarsă în noapte marele oraș. Ne tragem în cabină, ne înghesuim toţi la adăpostul ei, cum putem, și adormim frânţi de oboseală, dar mai ales răpuși de acealiniște ocrotitoare, neîncercată încă până atunci de noi, proaspeţi navigatori, a ţărmului apropiat. Pluta, în ancoră dansează îndrăcită, pe o furtună de gradul 5, exact ca atunci când ne aflam în faţa Sulinei și așteptam vânt spre sud. Pentru prima oară de când am ieșit pe mare dormim toţi șase, deodată, în cabină. Nimeni n-a mai rămas pe punte de cart.

A doua zi ne trezim în zori. O vreme urâtă ne întâmpină – cer înnorat, ploaie mocănească, vânt rece, mare zbuciumată. Suntem în 13 septembrie, deci într-a optsprezecea zi de la plecarea din Sulina și regretăm că întâlnirea noastră cu Odesa are loc pe o zi urâtă, sub aspect meteorologic. Ca să ne încălzim ne pregătim un mic dejun copios și-apoi bem câte o stacană dublă de lapte cu cacao.

Timpul trece și remorcherul promis n-apare. Lansăm o rachetă roșie în speranţa că cineva îşi va aduce aminte de noi, dar nimeni nu ne răspunde în vreun fel. Eu scot iar aparatul de radioemisie-recepţie și îl încerc. Partea sa de emisie rămâne moartă – cu toate că lansez pe mai multe frecvenţe de undă chemarea noastră. Ceilalţi, înfășuraţi în foi de cort, să se apere de ploaie, observă vânzoleala din marele port. Clădirile de pe malul Odesei se întind într-un șirag nesfârșit de la est la vest, se caţără pe terase până hăt departe. Pe cer, pe deasupra plafonului jos de nori, se aud mereu motoare de avioane. Nu știm dacă cine va s-a sinchisit de semnalul nostru așa că după alte două ore mai lansăm o rachetă. După încă un ceas vine spre noi un remorcher. Pe borduri este scris, cu litere latine și cirilice,

---

[85] *radă* — porțiune de apă cu apărare naturală sau artificială contra vânturilor, valurilor și curenților situată în vecinătatea unui port și care servește la adăpostirea navelor.

numele său: *Stividor.* Mai prin semne, mai cu ajutorul cunoștinţelor de limbă rusă ale lui Victor ne înţelegem bine cu cei de pe remorcher. Ne urează bun sosit la Odesa și ne mai spun că ne vor duce în port, după care ne cer să ridicăm ancora. Ne repezim la vinciul ancorei și dăm voioși la manivelă. Cablul se întinde să plesnească, dar ancora nu se lasă smulsă de pe fundul mării.

— S-o fi agăţat de vreo epavă? presupune Victor.

Ne opintim cu toţii la vinci până simţim că ne plesnesc cervicele. Cei de pe *Stividor* ne abordează la tribord, eu gând să ne ajute: ne agaţă cu cângi și punând motorul în turaţie trag pluta. Cablul ancorei noastre se întinde până zbârnâie și apoi se eliberează. Dar când dăm iar la vinci cu gând să ridicăm ancora, simţim că ceva greu atârnă de ea. *Stividor* cere parâmă de remorcă, i-o aruncăm, ne agaţă de pupa lui și începe să ne tragă „la cravată. Emil, cu Victor și cu mine rămânem la vinciul ancorei să ne la murim ce ducem agăţat în urma noastră. După vreo jumătate de oră de luptă cu ancora îngreunată reușim s-o scoatem din apă. De ea s-a prins o bucată lungă de odgon din oţel, gros cam cât un braţ de bărbat. Ne e imposibil să-l desfacem din ghearele ancorei, blocăm vinciul şi târâm cablul pescuit după noi. *Stividor* înaintează încet pe sub farul Lanjeron și intră în port pe poarta digului. De pe nave marinarii se uită intrigaţi la arătarea aceea ciudată ce trece pe lângă ei, care este pluta noastră. Avem pânzele strânse și nu se poate vedea numele ciudatei ambarcaţiuni pe puntea căreia șase bărbaţi arși de soare cată împrejur, curioși. Dar se vede clar că ne aflăm pe o plută velieră, după cum ne dăm seama când un marinar de pe un alt remorcher, ce ne încrucișează, ne salută amical prin portavoce:

— Salve Kon-Tiki!

De pe *Stividor* un alt marinar ne tot face semne.

Când e sigur că ne-a atras atenţia ne toarnă un potop de cuvinte românești, fără noimă:

— Bună ziua… bună seara… domnișoară frumoasă… mi-e dor de-acasă… lapte… ciocolată.

Ne uităm uimiţi unul la altul și nu pricepem ce vrea marinarul de pe remorcherul care ne trage. Zice pe românește, dar e total incoerent.

— Că doar n-o fi matol[86] de cu dimineaţă! se miră careva dintre noi.

Dar marinarul de pe *Stividor* ne face mereu semne de prietenie și repetă de zor aceleași vorbe românești, singurele, probabil, pe care le știe din limba noastră.

Suntem trași la un chei. În dreapta noastră, la vreo sută de metri se întinde portul militar înţesat de submarine și mici nave rapide pentru paza de coastă. Lângă noi este ancorată o navă pe prova căreia îi este scris numele, cu litere rusești, dar și latine: *Ameţist.* Este o mare navă de salvare ce poate interveni și la stingerea incendiilor portuare sau de pe vapoare și care a bătut toate mările și oceanele lumii, cum am aflat mai apoi. De la tribordul ei un marinar ne salută în limba engleză.

---

[86] *matol* — beat (în argou).

— Welcome to Odesa![87]

— Thank you, very much[88], îi răspundem.

Stividor pleacă, noi ne repezim să legăm pluta cu parâme groase de babalele de pe chei. Lângă noi se instalează doi soldaţi în uniforma grănicerilor, care încep să facă de strajă lângă plută. Intrăm în vorbă cu ei – sunt doi flăcăi blonzi, cu ochii albaștri, cu priviri bune și prietenoase. Le oferim ţigări, dar nu vor să primească. Plouă mărunt, e destul de frig.

N-apucăm să facem ordine pe punte că și sosesc la plută doi ofiţeri de grăniceri, un vameș și doi civili. Aceştia din urmă, aflăm, sunt funcţionari ai *Inflot,* o organizaţie de navigaţie sovietică, similară *Navrom-ului* nostru. Toţi oameni tineri, extrem de prietenoși, amabili. Ne felicită pentru succesul nostru de a trece marea cu o plută, pe care o cercetează cu interes. Cu toţii pozează alături de noi în timp ce Ladislau trage câteva secvenţe de film. Ne înghesuim în cabină, din cauza ploii, unde oaspeţii noștri procedează la întocmirea formalităţilor vamale și grănicerești. Ladislau fierbe repede o oală de cafea, Gerö umple niște păhărele cu coniac, Emil desface câteva cutii cu scrumbii, Victor apare cu câteva sticle de Jidvei, cu ciocolată și apă minerală. Se instaurează imediat, în strâmta noastră cabină, o atmosferă caldă, de prietenie și după vreun sfert de oră parcă ne cunoaştem de când lumea.

Serghei, unul dintre funcţionarii de la *Inflot* ne copleșește cu amabilitatea sa: ne spune unde să venim ca să vorbim la telefon cu Bucureştiul sau să dăm telexuri, dacă dorim; se oferă să meargă la medicul portului cu cei doi „betegi" ai noștri, ne pune la dispoziţie perevocic care știe limba română, ne lasă numărul său de telefon ca să-l avem pentru orice eventualitate. De fapt, cum a pus piciorul pe uscat Emeric, ca prin farmec, n-a mai avut nimic – răul de mare i-a trecut dintr-odată. Doar mâna lui Ladislau va trebui tratată de medic. Gerö, Ladislau și Emeric pleacă imediat – primul la căpitănia portului să prezinte actele de bord, iar ceilalţi doi la medic. Cei rămași la bord facem ordine în cabină și pe punte — scoatem, cu mare cazną, cablul cel gros înţepenit în ancoră, asigurăm mai bine legăturile plutei de chei, strângem colac parâma de remorcă și o așezăm la locul ei pe spargeval.

După aproape două ore cei trei coechipieri se întorc.

Aduc o mulţime de vești. Jurnalul de bord oficial al expediţiei va fi vizat de căpitanul portului, obţinându-se astfel atestarea călătoriei noastre. Ladislau a reușit să vorbească la telefon cu Televiziunea română, dând de știre redacţiei sale că am ajuns cu bine la Odesa având noul record european de navigaţie cu pluta în buzunar.

Redactorul său șef, care a fost alături de noi și în ziua când am plecat pe mare, a promis că va anunţa pe toţi cei de acasă că suntem bine sănătoși. Suntem liniștiţi

---

87 Welcome to Odesa (în 1. engl.) — Bine ați venit la Odesa!

88 Thank you very much — Vă mulțumim mult!

și în privinţa celor doi bolnavi: Emeric a suferit din greu, două săptămâni, de un clasic rău de mare; e în afară de orice pericol, va trebui doar să aibă o mare grijă când va reîncepe să mănânce. A scăzut în greutate, cât am stat pe mare, cu peste 20 de kg (!). Atârnă hainele pe el ca pe o sperietoare de ciori. A hotărât, irevocabil, să se debarce – va pleca cu trenul în ţară; nu mai rezistă la o nouă repriză pe mare. Cât despre rana lui Ladislau situaţia se prezintă mai complicat: are o arsură de gradul I care se va vindeca destul de încet, dar fără complicaţii.

Mina i-a fost curăţată, pe cât posibil, de fosforul solidificat și rămas în piele, cu preţul unor dureri mari; apoi i-au fost aplicate un unguent cu antibiotice, calmante, și un pansament. În sfârșit, rictusul de durere de pe faţa lui Ladislau a dispărut.

Hotărâm să vizităm orașul, mai ales că ploaia a stat.

Tragem la sorţi ca să alegem unul dintre noi care să rămână la bord; toţi ardem de nerăbdare să călcăm iarăși pământul, să vedem un oraș, să intrăm prin magazine, să străbatem străzi pline de oameni.

Din primele ore ale sosirii, cheiul la care este ancorată pluta este mereu plin de curioși – marinari, muncitori din port, tineri, bătrâni, mulţi copii; stau îndelung să cerceteze pluta, comentează între ei și întreabă mereu ce-i cu noi. Îl lăsăm pe Gerö pe post de custode și noi o pornim zoriţi.

Odesa e un oraș mare, de aproape un milion de locui tori. Așezată pe o colină cu sol stâncos – având la subteran un lanţ uriaș de peșteri cu galerii lungi de zeci de kilometri – această așezare se întinde mult în adâncime, în terase, și de-a lungul ţărmului, paralel cu marea. A fost ridicată pe vatra unei vechi colonii grecești în care se făcea, secole la rând înainte de era noastră, un comerţ înfloritor. În veacul trecut a fost construit, aici un mare port maritim, amplificat și modernizat mereu în secolul nostru. Portul este imens – cred că este de vreo zece ori mai mare decât Constanţa noastră. La dane sute de cargouri cu pavilioane ale ţărilor din toate zările pământului încarcă și descarcă mărfuri de tot felul: laminate, lemn, ciment, butoaie cu pește, măsline, brânză, mașini-unelte, confecţii metalice, saci cu iută, lăzi cu lămâi și portocale; la cheiuri speciale petrolierele îşi golesc sau îşi umple pântecele cu atât de preţuitul, azi, sânge negru al pământului. Macarale uriașe se învârt necontenit, electrocare, stivuitoare și autocamioane gonesc halucinant, fiecare cu rostul său, benzi rulante aruncă necontenit baloturi în calele navelor. O intensă mecanizare a muncii portuare se vădește peste tot. Lângă gara maritimă alt furnicar. Vin și pleacă mereu curse locale de pasageri – spre porturile învecinate: Sevastopol, Ialta, Simferopol, Izmail. Transatlantice cu punţi suprapuse și cu piscine cu apă de mare debordează sau înghit valuri de turiști ce vorbesc toate limbile Europei. Vedem două nave uriașe care sunt ancorate cu prova spre chei; prin carena lor desfăcută, ca niște porţi uriașe, intră autocare și automobile pe care sunt indicativele a vreo patru-cinci ţări. Pe pasarele se îmbarcă sute de turiști. Aflăm

că cele două nave, care înghit ca un Moloh[89] automobile, pleacă spre America de Sud. Găsim aici în portul Odesei și celebra navă-gigant *Iuri Gagarin,* folosită pentru legături radio cu sateliţii și navele cosmice sovietice; este un bastiment impresionant prin dimensiunile sale, tot de culoare argintie, are de asupra punţii numeroase radioantene semisferice, argintii și ele, care, orientate spre spaţiile extraterestre, recepţionează orice semnal radio.

Cum părăsim incinta portului civil dăm de atmosfera mai liniștită a marelui oraș. Revedem celebra scară unde au fost turnate secvenţe de neuitat din filmul lui Eisenstein, *Crucișătorul Potemkin* și unde facem și noi fotografii-suvenir.

Odesa, este locuită de oameni admirabili, veseli, expansivi, îmbrăcaţi cu mult mai cosmopolit decât locuitorii altor orașe sovietice. Orașul are și aeroport internaţional și un mare nod feroviar. Are o puternică industrie – construcţii navale, uzine siderurgice, de construcţii electrotehnice, uzine chimice, o mare rafinărie de petrol, fabrici textile și de produse alimentare. Are universitate și alte instituţii de învăţământ superior. Un oraș cu clădiri mari, monumentale, bine întreţinute, multe vechi de un secol și mai bine. Pe străzile adiacente falezei dăinuiesc palatele moșierilor, negustorilor, armatorilor de altă dată ridicate în stil neoclasic, cu coloane înalte și capiteluri, continuând, parcă, până în zilele noastre atmosfera antică a cetăţii elene care a fiinţat, cândva, aici. Străzi largi, străjuite de pomi umbroși, curate, pe care circulă autobuze, troleibuze, tramvaie, foarte multe autoturisme și taxiuri.

Se respectă cu stricteţe regulile de circulaţie și de către pietoni și de către șoferi. Mai toate arterele stradale au sens unic.

Odesa are foarte multe magazine, de tot felul. Mai peste tot dai de pescării moderne în care peștele se vinde sub toate ipostazele – viu, proaspăt, congelat, marinat, afumat, în cutii de carton sau de tablă, în borcane sau sub forma unor nenumărate semipreparate. Într-o astfel de pescărie, un magazin mare, îmbrăcat tot în faianţă albă, împodobit cu năvoade de pescuit și cu mari fotografii color de pe mare, am numărat 47 de sortimente de pește și preparate derivate. Străzi întregi cu prăvălii și pe o parte și pe alta – cu articole tehnice, cu ceasuri și bijuterii, cu încălţăminte, cu confecţii, cu articole de menaj, florării, mici bufete cu gustări; tutungerii și articole de artizanat la tot pasul. Într-o clădire veche de vreo sută de ani descoperim un bazar; apoi dăm de Ţ.U.M. – ne lipsitul magazin din toate orașele sovietice ale cărui iniţiale înseamnă Magazinul central universal. Prăpădim multă peliculă, și Ladislau și eu, în piaţa de flori a orașului: așa de multe, de frumoase, de mari și de variate flori n-am văzut de când sunt. Sunt pe la marginea orașului multe grădini în care oameni pricepuţi și pasionaţi cultivă aproape tot anul flori de soiuri alese. Văd trandafiri cât un cap de copil, garoafe nespus de mari, violete de Parma cu parfum ameţitor, gladiole de cele mai diferite culori, de la alb

---

[89] *Moloh* — (în religia fenicienilor) divinitate sângeroasă, crudă; i se aduceau jertfe omenești; pomenit în Vechiul Testament.

la mov. După ce trimitem în ţară scrisori și ilustrate intrăm într-o berărie unde savurăm câte o halbă, două. Apoi ne despărţim – fiecare se pierde prin multele magazine și prăvălioare să-și facă fel de fel de cumpărături. O curiozitate: la marele bazar al Odesei și la magazinul universal există un serviciu de informaţii și un corp de ghizi care te conduc la raionul unde afli marfa căutată sau te informează pe loc dacă găsești sau nu ceea ce dorești. Ne-au plăcut foarte mult automatele de pe străzi care vând sifon, siropuri, bere. Introduci o monedă, mai înainte îţi speli un pahar, și imediat ești servit. Alt fapt care ne-a uimit este acela că în bufete cofe tării, chiar în marile magazine alimentare, la anumite raioane, se vând foarte multe siropuri din fructe și plante medicinale – de soc, de vișine, din conuri de brad, de mentă, de afine, de zmeură, de mure, de coacăze etc, etc.

E o fericire să bei astfel de licori aromate, răcoritoare, binefăcătoare pentru organism. Și sunt și foarte ieftine.

Spre seară, obosiţi de alergătură, încă neobișnuiţi să mergem pe pământul tare, după ce două săptămâni ne-am adaptat la echilibrul instabil al punţii pe care vieţuiam, ne reîntoarcem la plută. Aici, îl găsim pe Gerö mai mult decât îmbufnat. O clipă am avut păreri de rău că niciunul dintre noi nu a venit să-l înlocuiască, pentru a ieși și el puţin în oraș. Însă așa ne înţelesesem – fiecare pe rând, în câte o zi, să rămână de pază pe bord. Dar Gerö are capsa pusă din alt motiv: cu nerușinare, a scotocit prin lucrurile noastre și ne-a citit însemnările personale făcute zilnic, cât am fost pe mare. Așa ceva niciun comandant de navă nu are dreptul să facă – mai ales el pe care-l consideram un tovarăș de echipaj care doar cumulează, oficial, și funcţia de comandant al expediţiei.

Așa că la venirea noastră pe plută trăim din nou momente penibile. Suntem la un pas de dezbinare – suntem hotărâţi să plecăm acasă cu trenul, împreună cu Emeric care avusese grijă ca, în primul rând, să-și cumpere bilet: apoi ne răzgândim și suntem gata să dăm dovadă de o mostră de revoltă la bord căci hotărâm să-l debarcăm pe Gerö. Cu greu ne mai potolim nervii și, în sfârșit, judecăm mai la rece. A fost un examen greu, peste care echipajul a trecut cu bine; până la urmă ne-am calmat și am ales o soluţie care să nu compromită prestigiul expediţiei: să ne continuăm cursa tot împreună. Bineînţeles, deși niciunul n-a mărturisit-o cu glas tare, autoritatea lui Gerö s-a prăbușit definitiv în apa neagră, murdară de lângă cheiul la care eram acostaţi. Gerö s-a frământat puţin și-apoi și-a cerut iertare în faţa tuturor pentru cuvintele jignitoare pe care ni le-a aruncat în furia lui. Coechipierii săi i-au acceptat scuzele cu inimile întristate, neștiind că peste puţine zile avea să-și dea iarăși în petec. De supărare, poate și de oboseală, la cina din seara aceea aproape nimeni n-a mâncat. Am pus doar pe seama superştiţiei acest sfârșit rău al primei noastre zile de ședere la Odesa: 13 septembrie.

Cea de-a doua zi la Odesa debutează fericit. Cerul este senin, soarele scaldă în aur toate clădirile albe ale orașului care ne găzduiește, ba primim și primul salut din ţară.

O telegramă de la scriitorul Pop Simion, redactorul șef al revistei „România

pitorească", unde lucrez eu. A aflat că am sosit cu bine la Odesa – după ce la București prima veste despre noi era aceea că dispărusem în mare și că doar pluta goală fusese aruncată de furtună pe Insula Șerpilor. Citesc cu glas tare, solemn telegrama de la Pop Simion: „For romanian raft *Dacia 2050"*[90]*.* Am primit vestea bună a integrităţii voastre. Stop. Familiile anunţate. Stop. Mulţumim călduros oficialităţilor sovietice care v-au ajutat cu prietenie. Stop. Anunţaţi-ne ziua sosirii voastre la Sulina. Stop. Vă îmbrăţişăm. Stop. Pop Simion".

După ce termin textul se lasă clipe de tăcere. Apoi careva strigă:

— Pentru Pop Simion, de trei ori „Hip! Ura!"

Și toţi strigăm cât putem:

— Hip-ura! Hip-ura! Hip-ura!

Intrigaţi de strigătele noastre marinarii de pe *Ameţist* nava vecină, ne privesc cu curiozitate. Unul dintre ei, cu o brasardă roșie pe mâna dreaptă – marinarul de serviciu pe punte – coboară pasarela și vine pe plută. Mai în rusește, mai în engleză ne anunţă că la prânz sau seara, când dorim noi, suntem invitaţi la masă de căpitanul navei și de întregul echipaj. Mulţumim de invitaţie și promitem că spre seară vom fi pe *Ameţist.* De-abia pleacă matrozul sovietic că ne și apucăm să-l sărbătorim pe Victor – e ziua lui de naștere. Și în toiul felicitărilor, a înmânării cadourilor și a destupării celor trei sticle tradiţionale de Jidvei, la bord ne mai sosesc doi oaspeţi: sunt ofiţeri superiori – un colonel și un locotenent-colonel – cu însemnele de grăniceri. Veniseră la Odesa, imediat ce auziseră că în port intrase o plută cu pavilion românesc, tocmai de pe Insula Șerpilor. În zona lor de graniţă fusese adusă de valuri pluta noastră de salvare și voiau să se lămurească ce era cu ea. Le-am explicat totul – la ce folosea acea mică ambarcaţiune, cum ne-a fost smulsă de furtună, ce era la bordul ei. În schimb ei ne-au povestit amuzaţi ce bătaie de cap au avut cu plutiţa noastră. După ce aceasta a ajuns la ţărm, grănicerii au cercetat-o cu atenţie – așa o alcătuire din camere de autocamion nu se așteptau să vină de pe mare. Cu aparatură specială au controlat și cele două mari containere de pe punte. Unul conţinea explozibil – semnalizau contoarele cu care se controla. Au încercat să deschidă recipientul care de fapt era un butoi uriaș de plastic, dar nu s-au încumetat – capacul avea un cercel metalic cu o încuietoare care îl strângea ermetic, pe care grănicerii n-au dibuit-o. Așa că au fost aduși imediat geniști care, cu precauţiuni mari, au reușit să deschidă capacul recipientului. Explozibilul dinăuntru, cele douăzeci de rachete de semnalizare.

Toată lumea se amuză și cu toţii ciocnim pentru prietenie și în sănătatea sărbătoritului. Iar când cei doi o fiţeri pleacă, urându-ne succes în continuarea expediţiei noastre, părăsim cu toţii pluta și iarăși ne ducem să cunoaștem orașul. Ne dăm seama că în zadar am luat mă sura ca unul dintre noi să stea de pază pe

---

[90] „Pentru pluta românească „Dacia 2050" — se obișnuiește ca numele adresantului dintr-un port să se scrie în engleză.

punte; nimeni nu urcă pe plută fără încuviinţarea noastră.

Seara ne ducem în vizită pe *Ameţist.* Nava e formidabilă! Aparatură de navigaţie și radiotelecomunicaţii ultramoderne, cabine de o eleganţă aparte și un confort deosebit. La bord mai sunt săli de mese, bibliotecă, sală de film, dușuri, băi, bucătărie ultradotată, până și cuptor pentru copt pâine. Comandantul ne anunţă că suntem oaspeţi de onoare la orice oră din zi și din noapte – dă chiar ordin echipajului să ne ofere tot ceea ce avem nevoie în zilele cât vom zăbovi la Odesa: avem acces la sălile de dușuri, la sala de film și vizionări T.V., la bucătărie. Suntem copleșiţi de atâta amabilitate și nu știm cum să întoarcem prietenia ce o revarsă peste noi acești marinari. Ladislau, bineînţeles, nu pierde prilejul să filmeze și oferă celor de pe *Ameţist* ţigările sale *Mărășești,* care sunt primite cu o explozie de bucurie. Rușii consideră aceste ţigări *starii* (tari) și le fumează cu o plăcere deosebită.

Cât am stat la Odesa prietenia cu oamenii de pe *Ametist* s-a strâns zi de zi și nu-i vom uita niciodată pe o fiţerii și marinarii acestei nave care nu știau ce să ne mai facă și ce să n-o mai dea ca să „ne simţim bine departe de casele noastre", cum ziceau ei.

În zilele care au urmat am avut și alte ocazii să cunoaştem, îndeaproape, minunatul suflet al omului rus, am avut nenumărate dovezi ale omeniei, ospitalităţii și prieteniei pe care o manifestă faţă de orice semen de pe Terra.

A doua zi îl conducem cu toţii pe Emeric la gară. După ce facem fotografii în gară, îl urcăm în tren, îl instalăm cu toate bagajele și îi amintim de comisioanele pe care are să ni le facă la fiecare în ţară. A plecat Emeric cu ochii înrouraţi, urându-ne vânt bun în zilele când vom porni, iarăși, pe mare. Se vedea, pe faţa lui, regretul că ne părăsește, că trebuie să se rupă de echipaj. Dar altă alternativă n-avea – răul de mare îl chinuia cumplit.

Însemna să-și expună, fără rost, sănătatea, să se îmbolnăvească grav. Mă uit la el cât de tare a slăbit – parcă nici nu-i mai văd faţa de sub barba-i stufoasă. Când trenul se pune în mișcare, Emeric, pe scară, ne face semne de rămas bun până când trenul se pierde în depărtare. Pe trupul său înalt, slab hainele-i rămase largi, flutură. Din șase câţi am plecat, am rămas doar cinci.

Seara, Victor și cu mine ne ducem la operă. Interiorul sălii de spectacol e uluitor. Tavane și coloane lucrate în stucatură, de un baroc clasic, poleite cu aur. Trei rânduri de loji. Toate scaunele și fotoliile sunt îmbrăcate în catifea. Fosa orchestrei este uriașă. De plafon atârnă un candelabru din cristal, impresionant prin dimensiunea și frumuseţea lui.

A doua zi dimineaţa când scot capul pe ușa cabinei văd un bărbat.

— Bună dimineaţa, zice el pe românește, după care începe să vorbească avântat, amestecând rusa cu ucraineana. Eu nu pricep mare lucru decât… ceva de „ora cinci". Îl chem pe Victor, acesta discută cu noul sosit, cât îl ajută cunoștinţele sale de limbă rusă și rămâne cam descumpănit.

— Zice că îl cheamă Alec, că este șofer aici în port; parcă ne invită pe toţi acasă la el. Tot repetă ora cinci și de o mașină.

Alec, un bărbat cam la 35 de ani, vede că nu l-am prea înţeles. Ne face semn să aşteptăm câteva clipe, dispare şi revine cu încă un flăcău ce poartă pe el şorţ de azbest şi mască de sudor. Este un muncitor din port care ştie româneşte şi care ne traduce spusele matinalului nostru vizitator. Într-adevăr. Alec ne cere, necondiţionat, să-i facem o vizită. La ora 17 va veni să ne ia cu o maşină şi ne va conduce acasă la el. Noi ne codim, dar Alec insistă

— Şi ieri ne-a căutat dar lipseam – aşa că îi promitem să fim pe plută la ora fixată. A aflat de noi de la televizor, ne felicită pentru curajul nostru şi vrea să ne cunoască mai bine. Cum de la televizor? întrebăm noi, contrariaţi. Da, pluta a fost filmată, aici în port, şi reporterul televiziunii odesite a povestit despre prima expediţie românească; însuşi căpitanul portului a relatat câteva amănunte interesante. Asta-i bună şi noi să nu ştim nimic!

Cam pe la ora 10 o altă vizită – noi am numit această zi, cea de-a cincea de când suntem la Odesa, *ziua ospeţiei.*

De data aceasta, musafirii ne-au venit pe apă. O vedetă rapidă, albă îşi face loc cu sunet de sirenă şi cu lumina galbenă a girofarului printre micile remorchere, şalupe şi alte ambarcaţiuni ce foiesc pe apa marelui port. Pe carenă scrie cu litere mari, în engleză, CONTROL HARBOUR[91]. Este vedeta căpitanului portului. Îi auzim sirena de departe dar nu ştim că vine la noi, aşa că nu-i dăm atenţie. Şi ne pomenim, deodată, cu ea în babord. Pe pun tea el însuşi căpitanul portului, un rus înalt, masiv, blond, îmbrăcat în uniformă de gală ca şi ceilalţi din suita sa.

Au cu ei şi un translator de limba română. Îi poftim pe toţi la bord. Mai marele portului – care este autoritatea supremă aici, în împărăţia vapoarelor şi marinarilor, ca în toată lumea – se scuză de sosirea sa intempestivă şi de faptul că nu ne-a putut vizita imediat după venirea noastră la Odesa fiind prins de treburi urgente, dar a ţinut să ne cunoască pe toţi şi să vadă şi el pluta cu care am traversat Marea Neagră. Gerö îi urează bun sosit, îi mulţumeşte pentru onoarea de a ne vizita. Căpitanul portului ne strânge mâna fiecăruia după care ne înmânează jurnalul de bord al expediţiei noastre, parafat cu ştampila căpităniei şi cu semnătura sa, prin care se atestă traseul parcurs pe Marea Neagră. Această confirmare s-a efectuat după ce căpitănia a luat legătură, prin radio, cu navele care ne-au încrucişat pe mare şi cu alte ambarcaţiuni militare cu care ne-am întâlnit, dintre care n-a lipsit nici acel lansator de rachete numit *965;* toate navele întrebate au confirmat prezenţa noastră pe mare, în diferite puncte ale ei, după notările din jurnalele lor de bord.

— Nu se poate să fi nimerit portul Odesa fără cineva care să se priceapă la navigaţia cu pânze, susţine căpitanul portului.

— Dar nici măcar n-am ştiut pe unde am umblat, doar Gerö v-a explicat când a fost la căpitănie să anunţe sosirea noastră şi să vă lase jurnalul de bord, despre periplul plutei, îi reamintim noi.

---

[91] Controlul portuar.

— Înţeleg să vă fi aruncat furtuna peste mare, sub ţărmul Crimeii, dar de acolo să vii direct spre Odesa e o treabă marinărească. Căci acesta este traseul pe care aţi fost văzuţi de cele mai multe nave, nu se dumirește căpitanul.

În jur, ofiţerii și marinarii de pe *Ameţist* și *Solnţe dar,* o altă navă ce a ancorat lângă noi de două zile, stau ciopor, pe punţi, impresionaţi de lunga vizită pe plută ci căpitanului portului. Iar acesta după ce ne mai întreabă despre viitorul nostru itinerar – îi explicăm că am hotărât să punem cap compas spre Sulina – se retrage cu toată suita lui, urându-ne vânt bun la pupa.

După puţin timp primim o nouă vizită: nenea Victor și cu încă un bărbat pe care ni-l prezintă ca fiind fratele său, Tolea. Nea Victor este marinarul de pe *Stividor,* remorcherul care ne-a adus din larg în port, despre care noi nu știam ce să credem când vorbea românește atât de incoerent. A venit la plută chiar în prima zi, seara târziu când am acostat la Odesa. Atunci ne-am lămurit de unde știa el bruma de vorbe românești. Era copil când pe vremea celui de-al doilea război mondial, tatăl său căzuse pe front; mama îi murise într-un bombardament într-o zi când Odesa fusese atacată de valuri nesfârșite de „Stukas"-uri[92] care lansau bombe și mitraliau fără cruţare. Victor și fratele său rămăseseră orfani. Au îndurat multe zile de groază și de foame în orașul lor natal pentru care se dădeau lupte aprige. Când frontul s-a îndepărtat, marele oraș și port a rămas sub ocupaţia trupelor române, târâte în acel război pe care poporul nostru nu-l voia. Cei doi orfani, Victor și Tolea, îşi purtau singuri de grijă – se descurcau foarte greu în orașul incendiat, distrus și înfometat. În casele în care se mai putea locui au fost încartiruite trupele române. Și în căsuţa modestă a familiei celor doi orfani, dintr-o suburbie a Odesei, au intrat oameni în uniformă. La început copiii stăteau ascunși – ei știau că acești soldaţi erau inamici. Dar în curând au descoperit marea omenie a românilor: ostașii le lăsau copii lor, pe prispa casei, tot ce aveau mai bun de mâncare. Orfanii n-au vrut să mănânce la început, dar foamea a fost mai tare decât ura lor împotriva soldaţilor străini.

— Românii ne-au ajutat să trecem peste cele mai grele zile din războiul acela crunt – ne povestea nenea Victor, în prima lui vizită pe care ne-a făcut-o – când oamenii cădeau ca muștele, morţi de foame. Soldaţii cartiruiţi în casa noastră ne-au devenit adevăraţi părinţi. Ne-au spălat, ne-au tuns, ne-au despăduchiat și ne-au cusut din straiele lor de război hăinuţe pe măsura noastră. Ne dădeau de mâncare, se „băteau" între ei care să aibă grijă de noi. Pe Tolea care era mai mic îl legănau până adormea și îi cântau cântece așa de duioase de ţi se frângea inima. Ce-i mai zicea din fluier un sergent pe care-l chema Victor, ca pe mine, că-i ţin minte chipul lui de om bun toată viaţa! Și un altul, Ilie, cânta din frunză de uitai de toată lumea! Atunci am aflat eu ce înseamnă cuvântul *dor,* pe care noi ucrainenii nu-l avem în limba noastră; mereu spuneau soldaţii: Măi, Victoraș, tare ni-e dor de-acasă! Ţin minte că un ostaș înalt, frumos și zdravăn ca un voinic din basmele noastre ucrainene, pe care îl chema Matei, voia să ne înfieze și să ne ducă la el

---

[92] *Stukas* — tip de avion german de asalt și bombardament

acasă, în România, că noi nu mai aveam pe nimeni. Toată ziua alerga pe la comandament să-i înduplece pe ofiţeri ca să-i aprobe să ne înfieze, că el n-avea copii. Până într-o zi: venea vesel pe stradă cu două gamele pline cu lapte — ni-l aducea nouă. Striga de departe: „Victore, Tolea! V-am adus lapte și ciocolată. Cine știe cum făcuse rost de ciocolată, că și-acum ţin minte că trupa română mânca prost în războiul trecut, nu ca nemţii care aveau toate bunătăţile la masă. Și cum venea pe uliţă nenea Mihai, numai ce apare un avion, aruncă două bombe și dispare. Eu așteptam în poarta casei și l-am văzut cum a murit, eram la câţiva pași de el: bomba a căzut în spatele lui, explozia l-a lovit din plin, laptele s-a vărsat și nenea Mihai s-a uitat îngrijorat la gamele. Apoi a mai făcut doi pași și a căzut mort pe loc. Ei, și-atunci am plâns noi de parcă a murit tăicuţa; când părintele nostru s-a sfârșit, undeva, departe de front, noi n-am știut și nu l-am putut plânge. În schimb l-am jelit pe nenea Mihai, om bun fără seamăn, care ne putea fi tată. Apoi ne-au îngrijit ceilalţi soldaţi care stăteau în casa noastră, tot cu drag, ca pe copiii lor. Când ai noștri au înaintat și iar a venit frontul ia Odesa, românii s-au retras. Ne-au lăsat prietenii noștri hrană din belșug, ruptă din raţiile lor, care ne-a ajuns multă vreme. Așa am supravieţuit noi și mulţi de-ai noștri au cunoscut atunci ce oameni de suflet sunt românii. E ciudată viaţa, adeseori: uite, așa am cunoscut eu pe români, și îi iubesc – ei ne-au salvat viaţa, ei ne-au îngrijit ani de zile cât a durat ocupaţia în timpul războiului.

Când se face ora 17 iată că apare și cunoștinţa noastră din zori, Alec, șoferul din port. A venit să ne conducă la el acasă, în… autocamionul pe care lucrează, o maşină antedeluviană, dar excelent întreţinută, al cărei mo tor merge ca un ceas elveţian. Ne aruncăm în lada auto camionului și urcăm fără ca Alec să bage de seamă că luăm cu noi și un colet – darul nostru pentru viitoarea gazdă.

Dar ce-i asta? Mașina a depășit cartierele mărginașe ale Odesei și nici gând să-și reducă viteza. Din contră, motorul trage acum la turaţie maximă, autocamionul urcă o pantă lungă. Pe marginile drumului livezi întinse, ogoare și fineţe.

Mașina lui Alec intră acum pe uliţele unei mici aşezări înecate de verdeaţă. E un sătuc cu case albe, cu curţile inundate de flori. De prin cuhnii vin arome de bucate și miros de pâine coaptă. Alec frânează în faţa unei căsuţe mici. Vecinii privesc curioși cum din camion sar cinci vlăjgani bărboși și arși de soare.

În faţa ușii ne întâmpină nevasta lui Alec, o femeie tânără și frumoasă, înconjurată de cinci copii blonzi cu ochi mari, albaștri care caută cu uimire la străinii ce le intră în casă. Al șaselea copil e pe drum, se vede mijlocul gros al femeii. Mariușca, gazda, ne spune bună ziua în românește. Nu știe mai mult din limba noastră, deși se trage dintr-o familie din Cernăuţi.

Intrăm cu toţii în camera cea mare. Aici, în mijlocul încăperii este întinsă masă mare.

— Poftiţi, luaţi loc, aşezaţi-vă la masă, ne îndeamnă Alec. Prânzul dumneavoastră a fost orânduit. A fost plăcerea mea să-mi cinstiţi casa.

Oferim Mariușcăi și copiilor ciocolată, napolitane, bomboane și cacao. Sunt cam puţine darurile, nu știam că Alec are o familie așa numeroasă. Apoi Alec ne roagă

să-i povestim despre noi și despre călătoria noastră pe mare.

Victor îi vorbește în limba rusă, iar stăpânul casei inter vine adesea cu întrebări și explicaţii suplimentare pentru copii și nevastă.

Ladislau filmează dormitorul copiilor, unic în felul său.

Apoi Alec ne arată curtea cu pomi bogaţi de rod, mama sa ne duce la ea acasă – stă într-o casă bătrânească, alături – să ne dea cvas rece. Gazdele ne mai arată o curiozitate a gospodăriei lor: n-au pivniţă, toate alimentele le păstrează în peșteri care au intrările chiar din ograda lor.

Intrăm într-o grotă – ne luminăm calea cu lanterne – cu galerii mai înalte ca un stat de om, fără sfârșit. Ni se spune că aceste coridoare subterane sunt lungi de zeci și zeci de kilometri, răzbat până-n Odesa și chiar mai departe. Mulţi oameni s-au rătăcit, ba au și pierit, în ele.

Înainte de a pleca copiii au năvălit în camera cea mare să ne spună seară bună – era ora de culcare. Fiecare și-a ales pe câte unul dintre noi și i-a dat o foaie de hârtie desenată și jucăria lui preferată. Mie mi s-a brodit ca un ţânc de-al gazdei, de vreo-șase ani, să-mi dea un maimuţoi din celuloid și un desen colorat care-l înfăţișa pe el, sub care este scris numele său, *Vitea,* și mai era, pe desen, un soare mare și un vapor care plutea, prin nori, peste astrul zilei. Ne pregătiseră ei, desenele în timp ce noi stăteam la taifas cu părinţii. Au fost clipe de nespusă emoţie, când cuvintele ni se blocau în gât.

A doua zi suntem gata cu toate reparaţiile. A trebuit să refacem bompresul, să cârpim toate velele sfâșiate de furtunile prin care am trecut, să înlocuim numeroase parâme de manevrare a pânzelor, să reparăm scara de frânghie ce duce în gabie, să înlocuim întinzătoare de la cârmă și să strângem din nou legăturile ce ţin flotoarele lângă bușteni – iată doar o parte din remedierile absolut necesare pe care a trebuit să le aducem plutei înainte de a porni din nou pe mare. Pentru că am hotărât să plecăm spre Sulina. La toate reparaţiile am muncit zilnic ore în șir. Ne-au ajutat muncitori necunoscuţi de la atelierul mecanic învecinat. Ei ne-au dat ţeavă pentru noul bompres, aparate de sudură, scule. Când a trebuit ca Emil să coboare în apă cu micul scafandru autonom ce-l aveam, după puţină vreme a apărut un rus uriaș cu o ladă în spinare. Ne-a vorbit zâmbind, cinci minute cu o viteză uluitoare, tot arătând spre ladă și Emil; dar din toată peroraţia Victor n-a înţeles decât vreo trei cuvinte. Apoi văzând că n-am priceput ce tot ne-a vorbit, iar a zâmbit; s-a dus la Emil, i-a dat jos din spate aparatul de scufundat, apoi a deschis lada și a scos din ea o minunăţie de aparat de scafandru autonom profesionist. L-a echipat cu el pe Emil și i-a făcut semn să coboare în apă și să lucreze mai departe.

— Aiasta, da scală! fluieră Emil admirativ.

Rusul îl bate pe umăr pe scufundătorul nostru și dispare. După vreo două ore Emil a terminat de strâns flotoarele sub plută, s-a ridicat pe punte și a orânduit aparatul de scafandru în lada lui. După puţină vreme vine la plută, din nou, marinarul care ne-a adus aparatul de scafandru; este însoţit de un tânăr care traduce binișor româneşte. Rusul vorbește repede-repede cum îi este felul și junele

ne traduce cu vădit accent moldovenesc:

— Spune că a văzut cum dumnealui (și arată spre Emil), se chinuie cu aparatul cela mic și o venit să vă aducă un altul mai bun. Dumnealui (și arată spre rusul cel zdravăn) este de meserie scafandru. Întreabă dacă și dumnealui (și arată spre Emil) este scafandru.

Emil intră în vorbă, cu rusul cel zdravăn, ajutat de tânărul interpret improvizat. Noi ne împrăștiem pe la treburi. După vreo zece minute auzim zarvă mare la postul de timonă unde Emil tot vorovea cu scafandrul. Și-l vedem pe Emil năvălind spre proră unde noi, ceilalţi, rostuiam cablul de remorcă, ungeam vinciul pentru vela mare și strângeam târfoanele cu care era ţintuit de bușteni spargevalul.

— Ce s-a întâmplat? ne îngrijorăm noi.

— Mi-a făcut cadou aparatul de scafandru! Rostește Emil cu voce gâtuită. Eu nu l-am primit, dar nici nu vrea să audă. M-a întrebat ce meserie am, dacă sunt însurat, dacă am copii, apoi m-a descusut despre fetiţele mele, cum le cheamă, m-a pus să-i arăt și pozele lor. Și după ce m-a răscolit bine, ce credeţi voi că face? Scoate din buzunar 50 de ruble și mi le pune în palmă. „Ce-i cu banii aceștia? * îl întreb eu pe flăcăul care ne traducea ca să ne înţelegem. „Zice că să iei de ei cadouri, de aici, de la Odesa, pentru soţie și fetiţe*, îmi spune flăcăul. Eu rămân năuc și pun banii în mâinile rusului. Acesta ia banii și râzând mi-i bagă în buzunarul pantalonilor. Dar eu nu pot primi banii, nici aparatul de scufundat; veniţi și voi să ne lămurim cu rusul. În viaţa mea n-am luat bani nemunciţi.

Ne ducem cu toţii lângă timonă. Rusul cel zâmbitor ridică braţele, de parcă se predă, dar vorbește cu viteză de invidiat.

— Spune dumnealui – zice tânărul interpret, arătând spre scafandru – că nu mai are rost să mai discutăm. Aparatul i-l face cadou lui Emil ca să aibă o amintire de la el. Vă transmite tuturor succes și stima lui pentru curajul de a fi pornit pe mare cu o asemenea plută. Acum, dumnealui pleacă pentru că are de făcut o lucrare de reparaţie sub apă la cârma unui vapor grecesc tocmai în partea cealaltă a portului.

Rusul cel zâmbitor, în sfârșit tace, ne strânge mâna tuturor; Emil îl îmbrăţișează și nu-i spune decât un cuvânt pe limba lui:

— Spasiba![93]

Stăm pleoștiţi pe punte și urmărim cu privirea până departe pe cei doi – scafandrul și flăcăul – care ne părăsesc. Ce suflet au rușii!

— Bine că măcar i-am dat banii înapoi! zice Emil, îndreptându-se spre lada cu aparatul de scufundare primit.

Ochii îi sunt umezi. Deschide capacul lăzii, probabil să mai vadă odată incredibilul dar; imediat scapă o exclamaţie de uimire: Veniţi încoace să vedeţi și voi! ne cheamă el lângă lada ce-i aparţinea de-acum.

Peste costumul de scafandru se afla o bancnotă de 50 de ruble…

Tocmai terminaserri de prânzit, când la plută sosesc șapte bărbaţi tineri, unul

---

[93] *spasiva.* — mulțumesc (în l. rusă).

mai arătos decât altul, cu trupuri atletice; sunt îmbrăcaţi occidental, cu pantaloni bluejeans și tricouri colorate și duc în braţe fel de fel de pacheţele. Unul dintre ei ni se adresează în rusă și engleză spunând că vor să ne cunoască. Îi invităm pe punte. Ne arată un submarin ce plutește la vreo două sute de metri de noi. Pe coca lui albă scrie cu litere mari, negre, latine cuvântul *Bentos.*

— Suntem câţiva din echipajul acelui submarin și am venit să vă cunoaştem, ne spune șeful lor, un bărbat înalt, blond, cu ochii albaștri.

Văzusem în port de mai multe zile acel submarin alb și nu ne explicasem ce-i cu el, mai ales că el contrasta vădit cu culoarea cenușie a celorlalte submarine acostate.

Aflăm că nava cu pricina este un vas de cercetări oceanologice al Academiei de ştiinţe a U.R.S.S. Toţi cei ce tăifăsuiesc acum cu noi sunt cercetători de ani de zile. Ne povestesc despre munca lor deosebită, despre mările și oceanele pe unde au călătorit cu *Bentos,* acest laborator plutitor și submersibil: Ce înseamnă *Bentos?* Este numele unui crustaceu, o relictă rămasă de pe vremea îndepărtată a Mării Sarmatice și care mai vieţuiește și azi în Marea Neagră.

Înainte de amurg șeful lor ne întreabă, deodată, dacă vrem să facem o vizită pe *Bentos.* Cum să nu! ne entuziasmăm noi. Și peste puţină vreme suntem noi oaspeţii noilor noștri prieteni. Ni se prezintă nava, pas cu pas – este, într-adevăr, un adevărat centru de studii oceanografice, dotat cu tot ceea ce-i mai modern în materie de navigaţie și de cercetare în domeniu: microscoape puternice, aparatură complexă de laborator, o cameră de scafandrerie ultramodern utilată, aparatură de filmare, și fotografiere subacvatică; submarinul are o mare autonomie de imersiune căci este propulsat sub apă de motoare electrice de mare eficienţă, posedă pilot automat, radar, sistem de sondă electroacustică, mijloace perfecţionate de radiotelecomunicaţii, circuit închis de televiziune. Condiţiile oferite echipajului sunt excelente, confortul spunându-și cuvântul până în cele mai mici amănunte – bunăoară prezenţa frigiderului și a brichetelor electrice în cabine, a dușurilor, a unei bucătării superdotate, a unei ventilaţii desăvârșite.

A doua zi, după amiază, când totul era de-acum pregătit de ieșirea pe mare, pe o ploaie deasă, ridicăm ancora.

Un remorcher ne scoate încet de la chei și ne trage în larg. Am desfășurat toate pânzele în care împinge binișor un vânt spre sud – exact ce ne trebuie. Alunecăm, pe sub cerul plumburiu, printre nave de tot felul ce vin și pleacă. Salutăm cu sirena pe vecinii noștri, prietenii de pe *Ametist* și *Solnţedar.* Toţi marinarii celor două nave sunt pe punte și ne salută. De pe submarinul cel alb izbucnesc deodată strigăte sacadate.

— Vivat *Dacia!* Vivat *Dacia!* ne salută gazdele noastre de cu seară.

— Vivat *Bentos!* Vivat *Bentos!* ne unim noi vocile.

Apoi de pe alte nave marinarii scandează îndelung:

— Vivat Dacia! Vivat Dacia! Vivat Dacia!

Noi le răspundem tuturor, până răgușim:

— Vivat Odesa! Vivat Odesa!

CAPITOLUL IX

DE CE, DE CE ZEULE EOL?

După ce ne trage vreo două mile în larg, remorcherul ne salută cu sirena și ne părăsește. Punem pluta sub vânt și după ce mai virăm puţin în larg, ţinem cap compas spre sud-vest. Vom naviga, hotărâm noi, foarte aproape de ţărm, ca să nu ne mai rătăcim. De acum, în cart va sta un singur om câte trei ore în loc de patru, de la căderea amurgului și până dimineaţa. Ne încearcă o nostalgie din cauza lipsei lui Emeric din echipaj. Am fi vrut să fie cu noi și acum, dar aceasta nu mai era posibil. Iată, este 20 septembrie, ne-a apucat toamna pe ape străine și ploaia aceasta mocănească, ce cade răpăind pe rogojina cabinei, ca și vânticelul rece ce începe să sufle la fapt de seară ne ţin adeseori zgribuliţi. Ehei, unde este soarele fier binte de august, unde-s nopţile calde de acum două săptămâni! în această primă seară când dăm piept din nou cu marea suntem iarăși obosiţi de pregătirile de plecare. Am lăsat până-n ultima clipă umplerea cu apă proaspătă a celor 60 de marmite, treabă pe care am făcut-o într-o gra bă atât de mare încât ne-a vlăguit. Așa că stăm fiecare în câte un colţ și privim marea, cufundaţi, fiecare, în propriile gânduri. Noaptea pogoară mai repede ca altă dată – poate și pentru că norii negri plutesc pe deasupra noastră.

Marea, cuprinsă de ploaie, zbârlită de vântul ce bate dinspre nord nu mi se mai pare prietenoasă; este distantă, rece, urâtă în culorile ei cenușii.

Stăm atenţi, cu ochii la luminile ţărmului, să nu ne îndepărtăm de el. După ce zările se întunecă și noaptea îmbrăţișează apele ne pregătim cina. Avem cu noi, acum, luate de la Odesa, provizii proaspete – pâine caldă, ceapă, cartofi, roșii, varză, fructe. Pe aragaz sfârâie tigaia cu car toţi prăjiţi și, alături, Emil pregătește o salată zdravănă de roșii. În timp ce mâncăm cu mare poftă cartofii calzi chibzuim dacă nu cumva mergem prea aproape de malul mării.

— Să nu ne lovim de niscaiva taliene sau de vreo limbă de pământ, îşi dă cu părerea Ladislau.

— Nu fugim noi prea tare cu vântul acesta, dar o ciocnire ne-ar arunca pe toţi în apă. Poate ar fi bine să ne punem vestele de salvare. E foarte aproape ţărmul, dar ca să înotăm până la el e cam departe, mai zic eu. Și în timp ce mâncăm, auzim în prora plutei o bubuitură și după o smucitură ne dăm imediat seama că ne-am ciocnit de ceva. Sărim în picioare, și alergăm să vedem ce s-a întâmplat. În babordul nostru, frecându-se sinistru de bușteni, o geamandură uriașă se prelinge spre pupă. De ea ne ciocnisem. Nu era luminată așa că cel de la cart n-avusese cum s-o vadă în noapte.

— Vira cârma babord! cere Gerö.

După ce ne-a trecut sperietura ne tragem la culcare. Când Victor m-a sculat să preiau cartul vântul se înteţise.

Este ora 4 și întunericul stăpânește apele. Victor mă anunţă că din nou cârma

nu mai dă ascultare timonei – a sărit iarăși de pe tamburi cablul buclucaș. Mă sfătuiește să mă descurc cum voi putea ca să nu-i mai trezim pe ceilalţi, căci o asemenea reparaţie o pot face doar doi-trei. Măsor cu anemometrul viteza vântului și vad că ea s-a dublat faţă de ora când ieșisem din Odesa. E greu de dedus sau de stabilit, acum noaptea, cât am parcurs în aceste 12 ore de când am reînceput marșul pe mare. Consult cu atenţie busola de la timonă și la lumina slabă a becului instalat lângă cadranul ei bag de seamă că mica noastră navă este dusă spre sud dar și înspre larg. Luminile ţărmului se văd acum foarte departe, ca o părere, în tribordul nostru.

Răsucesc timona, dar în zadar: cârma nu ascultă. Vântul se înteţește rapid și valurile încep să crească văzând cu ochii. Dacă ar funcţiona cârma aș putea contracara înaintarea spre larg, vântul bate chiar din pupă și în această situaţie pluta este mai ușor de manevrat. Dar cum să acţionez cârma? Mă leg cu o frânghie de mijloc, îi asigur celălalt capăt de postamentul solid al timonei și cobor sub nivelul punţii, pe butucii de la pupa. Cercetez la lu mina lanternei ce-i cu cablul ce leagă timona de cârmă. Nicio posibilitate să-l pun de unul singur pe tamburi.

Apa e caldă, spuma valurilor îmi mângâie obrajii. Privesc la lumina slabă a lanternei cum pana cârmei flutură, ca aripa ruptă a unei păsări, prin apa neagră. Și pe loc, stând acolo pe bușteni, cu picioarele în apa mării, îmi vine o idee. Mă caţăr pe punte înșfac o rangă de metal de lângă timonă și mă reîntorc pe bușteni. Vâr ranga într-o ureche metalică a cârmei și astfel pot să manevrez acea pană metalică ce dirijează mersul plutei. Trag de rangă spre babord, cârma ascultă și pluta se înclină spre tribord, îndreptându-și prora spre luminile ţărmului.

— Așa da surioară, să mă asculţi! vorbesc eu cu pluta și mă simt cât se poate de fericit că am găsit o soluţie ca să anulez deriva spre larg a plutei. Ar fi fost o nenorocire să „pierdem” ţărmul, aceasta ne-ar fi creat „șansa” de a ne rătăci din nou pe mare. Dar după vreun sfert de oră mi-am dat seama că nu-i ușor să ţin strâns, tot timpul, de ranga înfiptă în cârmă. „De, fiecare cu ghinionul său!” – mă consolez. Cu apă până peste genunchi, bătut mereu de spuma valurilor, după o oră sunt ud până la piele și trupul începe să resimtă frigul nopţii și al umezelii. Prin mușchi simt o furnicătură continuă provocată de încordarea continuă cu care ţin strâns ranga. Simt prin ea vibraţiile cârmei ce despică valurile. Dar mă ambiţionez să rezist. Și îmi vine în ajutor soarele. E foarte greu să stăpânesc în acest mod cârma, dar faptul că am readus mai lângă ţărm pluta, că am evitat să fim târâţi în larg îmi dă forţă și tă na de a rezista. Niciodată, eu orăşean, n-am știut cât curaj și câtă putere îţi poate da un răsărit de soare după o noapte întunecată și plină de încordare.

N-o să pot niciodată să descriu culorile în care se scal dă astrul zilei atunci când iese din mare. Să încerc totuși.

Mai întâi întunericul parcă se străluminează și devine lăptos. Apoi negurile nopţii devin vânăt-roșietice. Apele, la orizont, capătă irizaţii fosforescente, și pe măsură ce luminozitatea crește nimbul de lumină din care răzbate soarele se transformă din vânăt-roșu în violet închis, apoi nuanţele de violet se dizolvă, minut după minut,

într-un roșu-cardinal, roș-sângeriu, portocaliu, galben; soarele se conturează în rotunjimea să – iată, se iţește un disc de aur topit, arzând cu flăcări roș-galbene pe la margine. Și apoi, de parcă a înfrânt greutatea nopţii și a reușit să-i smulgă vălurile, soarele se înalţă repede pe cer strălucind minut de minut tot mai puternic încât nu-l mai poţi privi, te dor ochii. Încă n-a ieșit tot discul soarelui din ape și simt o undă de căldură în trupul meu încleștat până atunci de răceala nopţii și de cea a veșmintelor ude. Sar pe punte – de-abia mă târâi de amorţit ce sunt – și mă uit la ceasul de lângă timonă. E vremea să predau cartul; a fost cea mai grea veghe pe care am făcut-o pe plută.

Când intru în sacul de dormit, uscat și cald, mă prăbușesc dintr-odată într-un somn greu, de parcă mă cuprinde un leșin.

Tot pe lângă ţărm am ţinut-o și mai apoi, toată ziua.

Înaintăm încet, vântul a slăbit în intensitate, adeseori nici nu mai împinge în vele și pânza lor flutură moale. După 24 de ore de la plecarea din Odesa, depășisem limanul Nistrului; apele râului aduc în mare aluviuni, plante, ramuri care plutesc până departe spre larg. În cea de a doua noapte vântul se schimbă – începe să sufle spre sud-est — pluta este scăpată de sub control și aruncată adânc în mare. Noroc că Victor, care l-a urmat la cart pe Gerö și-a dat seama de pericol și a aruncat ancora cea mare care s-a înfipt în mâlul aflat la aproape 100 de metri sub noi. Așa că atunci când ne trezim, dimineaţa, ne pomenim că stăm nemișcaţi, bine ţinuţi de ancoră. Spre disperarea noastră, ţărmul nu se mai vede nici din vârful catargului, cu binoclul. Ne resemnăm și ne apucăm de trebăluială: reparăm cârma, spălăm puntea, hainele, cârpim pânza cea mare, ruptă într-un colţ, și focul care din nou a cedat.

Schimbăm și butelia la aragaz. Fac socoteala că am gătit cu prima butelie vreme de 26 de zile. Și toată ziua următoare stăm la ancoră, vântul bate din ce în ce mai tare spre larg și nu îndrăznim să ne lăsăm pe mâna lui. Stăm încremeniţi, pe undeva pe paralela 46°. Suntem iarăși prizonierii mării. Victor are puţină febră; Ladislau tușește ca un bunic. Eu rezist, n-am răcit după acel cart de pomană petrecut în apă până la mijloc. Mă și mir că n-am înţepenit de mijloc. Gerö ca să mai înviioreze atmosfera, anunţă, misterios, că nimeni n-are voie să se apropie de bucătărie pentru că pregătește pentru prânz o mare surpriză. Nu vrea în ruptul capului să ne spună ce gătește.

Se chinuiește vreo două ore și deodată, când oala cu mâncare începe să fiarbă, surpriza lui este deconspirată, ne așteptat: pe punte năvălește miros de sarmale. Cu varza proaspătă luată de la Odesa, cu șuncă din conserve amestecată cu costiţă afumată și cu orez Gerö a încropit niște sarmale care răspândesc, când fierb, arome îmbătătoare ce ne amintesc de acasă. Sarmalele le-a acrit cu roșii; dar marele necaz este că se prind de fundul oalei și Gerö e disperat. Facem repede un consiliu ca să găsim o soluţie „Tehnică* prin care să evităm prăpădirea sarmalelor. Recurgem la următoarea stratagemă: mutăm sarmalele într-o altă oală pe fundul căreia am pus cutii goale de con serve, găurite; în acest mod sarmalele nu mai stau direct pe fundul oalei, au un strat gros de zeamă până la foc și nu se

mai afumă. De abia rezolvăm „necazul* cu sarma lele și alt necaz se abate peste noi. Marea se „montează" minut după minut, valurile cresc și îndată ne pomenim în mijlocul unei furtuni de gradul 6 care ne împinge spre larg. Pluta este izbită de valuri înalte de 2 – 3 metri, scurte, rele și dese care o agită în ruliu și tangaj într-o legă n-are continuă. E ca și cum am fi niște sugari și mama marea ne leagănă de zor ca să nu dăm în plâns. Noi izbucnim în blesteme la adresa vântului care-și face de cap. După ce mai stăm o noapte în ancoră o ridicăm și alergăm împreună cu un vânt ce bate dinspre nord spre est. Ne învârtim hai-hui încă o zi şi-o noapte – calendarul arată 25 septembrie – până când prindem un vânt spre sud-vest. Tocmai sunt în ultimul cart al nopţii când iar mă prinde ghinionul. Bag de seamă că prova sare când spre dreapta, când spre stânga și când cercetez velele văd că pânza-foc a intrat în apă. Să-i trezesc pe ceilalţi acum înainte de 5 dimineaţa? Din nou mă cuprinde ambiţia de a învinge singur. Îmi storc creierii cum să scot din apă, cât mai ușor, ditamai pânză și, până la urmă, găsesc soluţia. Las vela mare jos; leg cu o frânghie „focul*, iar ca pătul funiei îl prind de verga de sus a pânzei mari. Și când încep să învârt la vinci se ridică și vela mare dar și „focul* iese încet, încet din apă. Mă felicit cât de deștept sunt, dar imediat constat că pluta a intrat într-un curent marin puternic care ne împinge înspre larg cu o viteză de necrezut și nu știu cum să mai reacţionez, de unul singur, în faţa acestui nou necaz. După o oră hotărăsc să arunc din nou ancora și înaintarea se oprește. Resemnat, nemaiavând ce face la timonă, mă apuc să pregătesc micul dejun. Apoi încep să contemplu. Marea are o culoare halucinantă; văd cel mai crud verde-albastru și cele mai limpezi unde de mare; pătrund cu privirea până-n străfundurile ei. Și această superbă apă este poleită cu toate neasemuitele culori ale soarelui răsărind – nici cel mai mare pictor nu le poate copia, real, pe pânză; culorile se schimbă de la minut la minut și îşi trimit reverberaţiile cromatice în smaraldul mării până în adâncuri. Acum este, probabil, vremea când naiadele mării dansează fluturându-și vălurile, când zeiţele adâncurilor aleargă în caleștile lor strălucitoare spre palatele de basm de pe fundul mărilor. Nici vântul nu îndrăznește să răsufle peste această minunăţie a dimineţii.

Plătim greu greșeala de a ne fi îndepărtat de ţărm.

Ridicăm ancora dar ne înfundăm tot mai înspre larg, alergând când spre est când spre sud, după cum ne poartă suflarea lui Eol. Discutăm între noi dacă nu este cazul să raţionalizăm hrana și apa. Alimente mai avem pentru zece zile și dacă până atunci făceam o adevărată risipă în pregătirea meniurilor noastre, iată că începem să fim grijulii, brusc, cu fiecare bucăţică de hrană. La gătit folosim din nou și apă de mare. Când am plecat din Odesa gândeam că în două-trei zile vom fi la Sulina și iată, acum, în cea de a șasea zi de navigaţie, cum marea și vântul ne duc spre mijlocul pustiu al apelor. Vânturile se încrucişează, ne duc când colo, când dincolo, se înteţesc până la furtună, pentru ca deodată să moară complet. Și mereu avem ce repara – iar se strică ancora, apoi „focul" se sfâșie, bompresul se îndoaie. Muncim din greu…

În ce s-a agăţat ancora? — iată întrebarea care ne chinuie în timp ce ne căznim s-o scoatem din apă.

— O fi vreo epavă, zice Emil. Asta ar fi fost culmea ca, aici, în larg să agăţăm o epavă singuratică! Dar cum suntem ghinioniști nu-i de mirare că am avut această „Şansă" de unu la un milion.

— Cum să stea o epavă mult deasupra fundului? se tot întreabă Victor.

— O fi acolo vreun submarin în staţionare și când am lăsat ancora s-o fi agăţat de el, opiniază Ladislau.

Lipim urechile de spargeval. Dacă ar fi așa vibraţiile motorului electric de pe submarin s-ar transmite prin cablul întins ca o strună de vioară.

— Poate or fi jos ceva construcţii submarine, neștiute de nimeni. Ori poate vreo zeiţă rea a mării ne-a prins și nu ne mai dă drumul pentru că aproape am ajuns la Su lina, presupun eu.

— Sau ne-am agăţat de un pipe-line[94] de care știu doar cei care l-au montat, îşi dă cu părerea Gerö.

Misterul dăinuiește și noi nu putem, cu niciun preţ, să scoatem ancora și după vreo câtevă ore de chin renunţăm la ea și tăiem cablul cu toporul. Pluta se eliberează și începe să se târâie încet, împinsă de un vânticel iute, spre vest, cum ne arată busola.

În noaptea ce urmează facem cunoștinţă, pentru prima oară, cu o altă faţă a mării – ceaţa. Este atât de groasă, densă și lăptoasă încât sunt momente când de la pupa nu se vede prora plutei. În cartul meu – de la ora 22–01 – două vapoare au trecut foarte aproape de noi. Străbatem clipe de adevărată panică. Mai întâi auzim un ușor zgomot de motor. Apoi bătaia motoarelor se amplifică, sirena groasă a celor ce trec pe lângă noi sună des și deslușim chiar clipocitul valurilor sparte de carena marilor nave.

Facem mereu semnale luminoase cu becul din vârful catargului, dar unuia dintre vapoare trebuie să-i dăm semnale și cu sirena așa de aproape trece de noi.

În cea de-a șaptea zi de când am plecat de la Odesa notez două evenimente mai deosebite în jurnalul meu de bord. Dimineaţa fotografiez o mare pânză de păianjen te sută, peste noapte, pe balustrada de lângă timonă. De unde o fi apărut păianjenul pe pluta noastră greu de spus.

Să fi stat până acum ascuns printre butuci sau sub punte?

Dar cum a rezistat atâtor valuri și furtuni? Pe pânza sa erau prinse zeci de diamante – boabe de rouă – ce scânteiau în toate culorile; în spatele pânzei, soarele, la vremea răsăritului, îşi schimba mereu faţa trecând prin nenumăratele ipostaze cromatice ale spectrului. Cătăm cu toţii lung la această pânză de păianjen și ne întrebăm ce hrană se va prinde pe ea, aici, în mijlocul mării. Al doilea fapt consemnat în jurnalul meu personal se referă la apa de băut. Când scoatem ultimele marmite cu apă potabilă și le numărăm constatăm că nu mai avem nicio sută de litri din acest lichid preţios, pe mare. Începem să ne întrebăm cu îngrijorare

---

[94] *pipe-line,* conductă pentru transportul la mare distanță al fluidelor și, mai rar, al solidelor.

de ce am risipit noi atâta apă dulce în cele șapte zile de când suntem pe mare.

Zilele de sfârșit de septembrie sunt mai calme; adese ori lansăm barca la apă și facem lungi partide de canotaj, chiar de câte o oră. Căci pluta înaintează încet, foarte încet cu vântul ce bate de la nord spre vest. Furtuna care ne-a aruncat în larg, din faţa limanului Nistrului, ne-a târât și mai departe în mare; apoi vântul mereu ne-a alun gât spre est. Să încercăm să aflăm poziţia noastră pe ape?

În această a doua rundă a noastră cu marea Gerö nici măcar n-a mai încercat să mânuiască sextantul. Așa că navigam pe neștiute, după cum ne duce vântul teribil de năbădăios: bate o oră-două spre sud, apoi se întoarce spre vest, după care moare alte câteva ore. Ehei, dacă Ulise o lua cu pluta lui pe Pontus Axeinos și nu pe mările din sudul bătrânei Europa ajungea acasă nu după 20 de ani, ci mult mai târziu și, zău, nu știu dacă răbdătoarea Penelopa ar mai fi rămas nemăritată.

Iată, acum mergem de mai bine de 48 de ore spre sud-vest. Ce mult ne-a târât furtuna spre est! Norocul nostru că ni s-a agăţat ancora de acea epavă, altfel nimeream iar pe ţărmul estic al mării. Vântul se înteţește – suntem într-a noua zi de la plecarea din Odesa – și acum bate cu putere dinspre est spre vest, din ce în ce mai tare, apoi îşi schimbă iar direcţia.

Nu știm cât de aproape am fost de Sulina, doar la vreo 30 de mile; dacă vântul ar fi continuat să bată spre vest în câteva ore ne puteam vedea visul cu ochii – am fi putut ajunge în portul din care plecasem.

Spre prânz, după ce vântul ne duce multe ore spre nord, încrucișăm o navă ce gonește spre sud. Are un nume lung, înscris pe proră: *Al XXIV-lea Congres al P.C.U.S.*

Rămași singuri pe mare, ne stabilim din nou, poziţia pe hartă și constatăm că ne aflăm iarăși cam în dreptul limanului Nistrului, adică pe la jumătatea distanţei dintre Sulina și Odesa. Nenorocirea este că vântul s-a întors și bate din ce în ce mai puternic spre nord. Așadar, nu vom mai putea ajunge la Sulina! Dacă o jumătate de zi ar mai fi ţinut acel vânt care sufla spre vest noi ne-am fi atins ţinta. Dar, iarăși o spun, în luna septembrie pe Marea Neagră vânturile sunt de-a dreptul turbate. Din nou – a câta oară? — vântul ne joacă festa, ne spulberă șansa de a înfăptui acea premieră mondială la care visam. Vom acosta, probabil, într-unul din micile porturi din jurul limanului Nistrului pe care le văzurerăm când, cu câteva zile în urmă, mai navigasem pe aici. Încă nu se vede ţărmul, dar suntem, cumva, liniștiţi deoarece știm precis unde suntem pe mare. Discutăm îndelung situaţia. Ca să avem un mare noroc încât să se schimbe brusc vântul spre, sud și să intrăm în Sulina – aceasta este o șansă la o mie și nu sperăm noi, ghinioniștii, să ni se ofere. O să debarcăm în primul port de pe ţărmul sovietic. Să mergem din nou la Odesa? N-ar fi rea ideea, acolo cel puţin suntem cunoscuţi, avem prieteni. Să așteptăm, totuși, un vânt spre sud? Cât timp ne va trebui până să-l avem? Și dacă vom fi iarăși aruncaţi în larg ce vom face? Apă prea multă nu mai avem, iar hrana ne ajunge, cu foarte mare economie, pentru încă 10 – 12 zile.

Cu inimile îndurerate că n-am putut acosta la ţărmul patriei noastre, dar cu hotărârea de a nu ne lăsa din nou făcuţi prizonieri de furtună și mare, calmi, lucizi

luptăm, ore în șir, să atingem ţărmul nordic. După-amiază, după ora 16, când vântul are o intensitate și mai mare, iar marea este montată de o furtună de gradul 5, apare spre nord ţărmul și o mare așezare. Pluta vibrează, aleargă cu toate pânzele întinse, geme și scrâșnește din toate legăturile, bandează cu fiecare val, dar se menţine într-o splen didă înaintare. Gonește cu cel puţin 60 de kilometri pe oră.

— Eu zic să ne pregătim de o eșuare, îşi spune părerea Gerö, dând glas gândurilor nerostite, încă, de ceilalţi. Și ne pregătim. Amarăm tot ce nu era bine legat la bord, controlăm vestele de salvare și legăturile colacilor. Chiar dacă vom da pânzele jos, toate, vântul ne va repezi și zdrobi de ţărm. Ne dăm seama că de data aceasta acosta rea va fi neobișnuită, nu vom putea să apropiem „omenește* pluta de mai pe asemenea furtună și cu așa valuri mari. Măcar de n-am da de un ţărm stâncos! Când, după vreo oră, se lasă amurgul mai avem câteva mile până la pământ. Se pare că furtuna ne-a târât din nou la Odesa.

Gerö și cu Emil sunt însă de părere că ne aflăm în faţa Ismailului[95]. Dar în curând ne liniștim: zărim lumina unui far și îl identificăm ca fiind unul dintre „străjerii de noapte" ai Odesei. Bate vântul fără milă, hainele flutură pe noi de parcă au de gând să se smulgă și să ajungă înaintea noastră pe uscat. Manevrăm din greu pluta ca s-o orientării, cât mai aproape de marele port al Odesei și să nu ne izbim de ţărmul pustiu din vestul așezării. Ne pregătim de eșuare, totuși. Controlăm cablul ancorei mici – singura care ne-a mai rămas. Dacă va fi nevoie vom afunda ancora; aceasta se va înfige în mâlul de pe fund și va opri pluta din înaintarea vertiginoasă spre ţărm în care ne-a antrenat furtuna.

În următoarele cinci minute se întâmplă pocinogul.

Cum se produce un astfel de fenomen habar n-am, dar exact în cinci, minute vântul se întoarce și începe să sufle, cu o furie și mai mare, în sens invers. Bate, acum, spre largul mării. Și mai aveam atât de puţin până să ajungem la ţărm! Iată, dacă întindem mâna l-am fi putut atinge.

Marea răscolită „în răspăr" mugește turbată, pluta scrâșnește din toate încheieturile de parcă nu mai poate rezista acestei încercări cumplite la care o supune Eol. Se învârtește în loc și vela foc o pune cu prova în vânt, după care se repede spre larg. Nouă ni se taie răsuflarea. Adică din nou vom rătăci pe ape zile și nopţi la rând?

Nimeni nu dă niciun ordin, dar sărim cu toţii ca la o comandă. Blestemând ne repezim să coborâm velele. În acea clipă constat că nu știu îndeajuns un număr mare de înjurături ca să mă răcoresc. Nu de febra care mă scutură, ci de furia care mă înecă. Să ne aflăm chiar lângă ţărm și să fim dintr-odată iarăși aruncaţi în mijlocul mării! Lăsăm cu mare greutate pânzele, aruncăm ancora.

Suntem uzi până la piele de ploaia care cade cu nemiluita de sus, de spuma valurilor care ne scaldă de jos. Și ca un făcut ancora nu poate ţine pluta. Suntem târâţi spre larg, vizibil, deși cablul ancorei e întins strună; cârligul de metal al ancorei

---

[95] *Izmail* — mic port la Marea Neagră pe teritoriul R. S. S. Moldovenească.

mici nu pridideşte să ţină pe loc ambarcaţiunea noastră. Ancora e insuficientă pentru tonajul plu tei devenită, acum, o jucărie pe marea înfurtunată. Spargevalul bubuie sinistru sub loviturile fiecărui puhoi de apă. Noaptea se lasă repede peste noi și o anumită tensiune interioară ne încearcă neplăcut la gândul că ziua de mâine ne va găsi rătăciţi din nou, undeva, pe întinsul mării, că vom deveni iarăși prizonierii ei.

Dar nu ne lăsăm bătuţi, chiar marea ne-a învăţat, în zilele petrecute în împărăţia ei, să fim dârji. Așa că Ian săm semnale luminoase prin care cerem ajutor. Portul este la vreo două-trei mile. Nu suntem siguri că ne sunt văzute semnalele… Înălţăm spre cerul întunecat patru rachete roșii și continuăm să semnalizăm cu becul din vârful catargului.

După vreo două ore apare din noapte, lângă noi, despicând cu greu valurile, un remorcher de mare putere.

Pluta noastră, pare un pitic pe lângă un uriaș. De pe remorcher ni se cere să aruncăm cablul de remorcă căci vom fi duși imediat, în plină noapte, în port. Cu greu, din cauza valurilor foarte mari, ni se prinde cablul de remorcă; în acest timp, pluta sare ca o iadă pe lângă marele remorcher. Și nu știu cum se face dar când pe sub noi trece un val mare – înalt cam cât un bloc de 4 etaje – pluta se răsucește în loc. şi după ce imensa masă de apă o izbește, cu o forţă greu de apreciat, de bordul metalic al remorcherului ţâșnesc, la babord și la tribord, gheizere de spumă. Când bușteni noștri se îndepărtează, apoi, de marele remorcher și cad în golul rămas după trecerea valului ne dăm seama ce alt necaz a dat peste noi: cablul de remorcaj s-a încurcat pe sub bușteni, ceea ce înseamnă că valul cel mare a aruncat pluta, pur și simplu, peste otgonul gros de oţel. Suntem într-o situaţie inedită, alarmantă: cablul ancorei ţine prora ţintuită: cablul de remorcaj pornit din proră trece acum pe sub plută și are capătul celălalt legat de remorcher.

— Sus ancora strigă Braharu și ne repezim la vinciul de la proră ca să tragem sus gheara de oţel.

Ne opintim pe rând la vinci. Ancora nu cedează. Punem câte doi mâna pe manivelă și învârtim până vinele gâtului ni se umflă, gata să plesnească. În zadar. La fiecare val pluta, ţinută fix de ancoră și de cablul de remorcaj e gata-gata să fie întoarsă cu susul în jos. Singura soluţie este să tăiem cablul celei de a doua ancore – singura ce o mai avem la bord. Cătăm unul la altul descumpăniţi, neștiind ce să mai facem. Marinarii de pe remorcher ne tot fac semne a nerăbdare, neștiind de ce nu ridicăm ancora. Vor să ne ducă mai repede în port. Emil apucă hotărât securea ce se află înfiptă într-un buștean, la un păs de vinciul ancorei. O ridică deasupra capului și icnind lovește cu sete, sau cu ciudă, în cablul ancorei. Dintr-odată pluta îşi eliberează prora și sare agilă pe creasta unui val care se năpustește spre noi; Aud motoarele remorcherului ambalându-se și începem să fim trași. Dar pentru că aveam petrecut pe sub bușteni cablul de remorcă ambarcaţiunea noastră e târâtă alandala: înaintează… cu tribordul, apoi la un val se răsucește și merge câteva minute cu prora înainte, pentru ca la valul următor să se răsucească înainte cu babordul. Pluta noastră de 15 tone greutate flutură exact ca o cârpă în urma

remorcherului de mare putere; și pe deasupra valurile ameninţă, din clipă în clipă s-o răstoarne. Așa că nu-i de mirare că dintr-atâta răsuceală cablul de remorcă s-a blocat, la un moment dat, în elicea remorcherului. Motoarele i-au fost oprite brusc și auzim cum cei de pe puntea din faţa noastră înjură furioşi. Cu manevre neînchipuit de grele marinarii de pe remorcher, ajutaţi de noi, descâlcesc cablul de oţel din elice. Când terminăm suntem frânţi de oboseală. Remorcherul ne părăsește, comandantul comunicându-ne că va veni un alt remorcher să ne ia în curând. Ne depărtăm de ţărm văzând cu ochii. Mii de draci! Ţărmul abia se mai vede.

Totuși ne va înghiţi largul mării? Peste cinci minute însă, ca printr-o minune, apare dintre două valuri uriașe un remorcher ce înaintează drept spre noi, cu greu, prin furtuna care-l zgâlţâie ca pe o coajă de nucă. Când mica navă ajunge lângă plută vedem că se numește *Stividor* – e vechiul nostru prieten care ne-a remorcat în port la prima noastră sosire la Odesa. De pe puntea de la pupa un om ne face semne prietenești și îi auzim glasul, cunoscut nouă:

— Bună ziua… bună seara… domnișoară frumoasă… lapte… ciocolată… mi-e dor de-acasă…

Nenea Victor, bucuros că ne revede, deapănă tot repertoriul de cuvinte românești pe care-l știe.

După vreo trei ore de mers împotriva vântului *Stividor* ajunge în apele liniștite ale portului închis de diguri. Ne duce la același chei la care am acostat cât timp am mai zăbovit în Odesa. De pe nava vecină *Ameţist* marinarul de cart îndreaptă spre noi proiectoare puternice.

— Hello Dacia! Wellcome[96]!

— Good evening *Ameţist!* — răspund eu în numele echipajului.

— Are you back?[97] — îl aud pe marinarul de pe puntea de deasupra noastră.

— We heard you missed us and have we are again![98]

— Îi răspund cu neștiind cum să-i explic pe loc întoarcerea noastră la Odesa.

Dar marinarul de pe *Ameţist* îmi trântește filosofic, cu voce patetică, un proverb pe care-l mai auzisem în zilele cât am mai stat în acest mare port:

— Who drinked water în Odessa is it impossible not to came back here!

— Ce tot spune? mă întreabă Emil.

— Că de-aia ne-am întors că au ei un proverb care zice că cine a băut apă în Odesa revine aici – îi explic eu.

Ne aflăm în seara zilei de 29 septembrie când ajungem a doua oară la Odesa. Se încheia cea de-a 33-a zi a expediţiei noastre. Se sfârșește, totodată, cea de a doua rundă de navigaţie pe apele Mării Negre, care a durat, de data aceasta nouă

---

[96] Salut Dacia! Bine ați venit (în engl.).

[97] V-ați întors?

[98] Am auzit că v-a fost dor de noi și iată ne-am înapoiat!

zile… Așadar n-am izbutit în încercarea noastră de a ajunge la Sulina – acesta e gândul care m-a chinuit multă vreme înainte de a adormi.

La Sulina, în acest răstimp, eram aşteptaţi cu nerăbdare. Când vântul ne-a smuls din faţa ei staţiile de radar ne căutau, în zadar, cu disperare. Dar vântul a gonit pluta, ce avea toate pânzele desfășurate, spre nord așa de repede încât nimeni nu putea să explice sau să bănuiască unde am dispărut așa de repede. Între Sulina și București tele foanele zbârnâiau continuu. Redacţia mea, însuși Pop Simion, redactorul șef și, de la televiziune, soţia și colegii lui Ladislau se interesau din oră în oră de soarta noastră.

În cele din urmă paza de coastă a primit ordinul să ne caute. Vedetele au început să mături zona apelor literale, elicopterele să survoleze marea în larg. Dar în zadar, pluta dispăruse. Oră de oră, la Sulina și la București tensiunea creștea; pesimiștii începuseră să se întrebe dacă pe mare nu avusese loc o tragedie.

CAPITOLUL X

„ACUM SUNTEŢI MARINARI!”

A doua zi dimineaţă, după micul dejun discutam, în de lung; toţi cinci, adunaţi în jurul lăzii-bucătărie, bem că te-a fierbinte și ne spargem capetele încercând să găsim răspunsul la întrebarea: „Ce avem de făcut de-acum înainte?”

Iată-ne la sfârșitul lui septembrie. Pe mare nopţile au devenit foarte reci și ceţoase; de cum cade întunericul luminile noastre de poziţie nu se mai pot vedea de la distanţă. O ciocnire cu o navă este foarte posibilă pe o asemenea noapte înceţoșată, mai ales pe furtună. Deci dacă am porni iarăși spre Sulina frigul și ceaţa ar fi alţi doi dușmani, în afară de vânt și valuri. Hrană mai avem doar pentru zece, cel mult cincisprezece zile, dacă o economisim. Putem ști oare pe unde ne aruncă vânturile turbate ale toamnei acum când ele – am văzut noi – se schimbă nu de la o zi la alta, ci de la o oră la alta? Chiar dacă vom ajunge, iarăși, în mijlocul mării am putea rezista cincisprezece zile, să zicem, ceţurilor, frigului și furtunii; dar dacă marea ne face prizonieri mai multe zile decât avem noi hrană? Ce-am putea face altceva decât să lansăm semnale S.O.S? Am văzut noi, însă, cum se grăbesc vapoarele… să o șteargă când văd pe mare o cerere de ajutor!

Oare putem pleca fără să avem măcar o ancoră? Cine s-ar hazarda să ia în piept marea fără o asemenea sculă indispensabilă oricărei ambarcaţiuni?

Analizăm, propunem soluţii, vehiculăm idei dar totul se întoarce împotriva noastră. Ne dăm seama că nu mai putem continua expediţia. Facem o socoteală: cu drumul parcurs în ultimele nouă zile de când am plecat din Odesa am modificat din nou recordul european de navigaţie cu pluta căci am străbătut, în total, peste 480 de mile marine. Este singura noastră mângâiere acum, când trebuie să ne întrerupem hoinăreala pe mare.

În acest caz alte probleme se ridică: cum vom ajunge acasă, nu mai avem nici măcar o copeică?[99] Cu ce vom cumpăra cinci bilete de tron de la Odesa la București? Ce facem însă cu atâta calabalâc de pe plută? Sunt la bord zeci de marmite, colaci și veste de salvare, saci de dormit, sextant, cronometre și alte aparate de navigaţie, echipamentul personal, vele, parâme, aparatul de radioemisierecepţie și câte altele. Toate acestea înseamnă bagaj de peste o tonă! Dar cu pluta ce vom face? Să ne despărţim de ea nu ne îndurăm. Muzeul marinei din Constanţa, ni s-a spus încă înainte de a pleca pe mare, dorea să intre în posesia ei după terminarea expediţiei.

O mie de întrebări și niciun răspuns.

În timp ce ne frământam mintea cum să ieșim din încurcătură iată că vine spre noi, urlând din sirenă, o șa lupă albă pe care scrie *Control harbour*, este a căpitanului portului. Peste câteva minute, împreună cu alţi doi inși în uniformă de marinari și un ofiţer de grăniceri, urcă pe puntea plutei. Ne dă bineţe și apoi ne cercetează îndelung, pe fiecare în parte. Întreabă cu o voce care nu poate fi contrazisă:

— Care din voi este marinar?

Ne uităm, nedumeriţi, unul la altul. Ce vrea să zică comandantul portului, ne întrebăm în sinea noastră.

Și parcă înţelegându-ne descumpănirea adaugă:

— Vreau să spun că dacă prima oară aţi nimerit Odesa navigând pe cei zece butuci – se poate, mai crede omul; nu se poate, însă, ca și a doua oară să ajungeţi aici fără ca cineva dintre voi să nu fie marinar priceput sau măcar unul care știe să conducă un velier. Cum de-aţi se sit pe o furtună de gradul 6 drept în rada Odesei? Asta nu înţeleg eu!

La spusele acestea n-aveam replică. E într-adevăr așa de simplu ca să dai buzna drept în portul Odesa de două ori? Are dreptate căpitanul portului: odată se mai întâmplă, dar a doua oară? Ce să-i spunem? Că „cel mai bun" navigator dintre noi este Gerö, care a și dat un examen, dar care nu știe nici să stabilească poziţia plutei pe mare?

Că ne-am lăsat în voia vântului, de fiecare dată, și el ne-a adus la Odesa?

Grănicerul ne cere pașapoartele și ne aplică pe ele o ștampilă pentru cea de-a doua intrare pe teritoriul Uniunii Sovietice. Căpitanul consemnează, în tăcere, în jurnalul de bord a doua sosire în portul în care el este autoritate supremă. De abia atunci îmi dau seama că de data aceasta la cheiul la care am ancorat nu s-au mai instalat santinele și că nimeni nu ne-a mai făcut formalităţile vamale. Eram, cum s-ar zice, obișnuiţi casei. Începem să-i explicăm impozantului căpitan al portului, mai pe rusește, mai pe englezește că n-avem niciun marinar la bord și nici măcar un

---

[99] *copeică* — monedă divizionară în valoare de 1/100 dintr-o rublă.

velist[100]. Dar ne privește neîncrezător.

— Tot alergând peste ape ne-am dat seama că aici în partea aceasta a mării toate vânturile duc la Odesa[101] – fac eu aluzie la un vechi proverb latin. Așa cred că se explică de ce grecii din vechea Eladă au nimerit cu pânzarele lor aici, unde au întemeiat o așezare și n-au acostat în alt punct al ţărmului. Vânturile și curenţii ne-au adus și pe noi la Odesa.

Căpitanul zâmbește, dar se vede că nu ne crede. Își plimbă privirea peste toată puntea și zice:

— Dacă într-adevăr niciunul dintre voi nu este navigator, ei bine acum sunteţi marinari!

După care, grăbit, părăsește pluta, și sare agil pe șa lupa sa, urmat de ceilalţi trei bărbaţi.

Spre prânz luasem hotărârea să întrerupem expediţia.

Între timp am acţionat. Ladislau și Gerö s-au repezit la birourile *Inflot,* l-au căutat pe prietenul nostru Serghei și acesta ne-a înlesnit imediat o legătură telefonică cu Bucureștiul. L-au găsit la Televiziunea română pe șeful redacţiei în care lucrează Ladislau și i-a expus situaţia noastră de oameni aflaţi departe de casă fără nicio leţcaie în buzunar. Acesta a luat legătura cu Toma George Maiorescu, redactor șef adjunct, pe atunci, la revista „Romă mă pitorească", unde muncesc eu, și s-au sfătuit amândoi cum să ne ajute financiarmente. Maiorescu a avut o idee strașnică: fiind amic cu scriitorul sovietic Robert Rojdestrenski l-a căutat îndată la Moscova ca să-l roage să ne împrumute banii necesari pentru întoarcerea acasă; l-a găsit cu greu la vila sa de lângă Moscova, unde-și pe trecea weekend-ul; și, poetul, imediat a fost de acord să ne ajute. Acestea se întâmplau sâmbăta. Luni dimineaţa am primit un mandat poștal cu banii trebuincioși trimiși de Robert Rojdestrenski. Între timp am început dezarmarea plutei; tot ce aveam la bord am vârât în lăzi de lemn, în saci de polietilenă și am ambalat în foi de cort.

O stivă mare de colete s-a format pe puntea dinspre proră.

Apoi Gerö, Ladislau și cu mine ne-am dus la Iaht-Club Odesa unde un funcţionar de la *Inflot,* și el membru al acestui club, ne-a repezit cu mașina sa după ce ne-a dat ideea că vom putea lăsa acolo pluta până o vom transporta în ţară.

Clubul odesit de iahting îşi are sediul în partea de vest a orașului, într-un mare și superb parc.

La încheierea vizitei la *Iahting Club Odesa,* managerul său ne asigură că ne va găzdui cu plăcere pluta; mai mult, va trimite un remorcher s-o tragă până în portul clubului și va veghea apoi, personal, ca să fie ridicată pe: un chei și adăpostită cum trebuie.

Celelalte două zile cât mai stăm în Odesa continuăm să muncim de zor la

---

[100] *velist* — persoană care practică navigația cu vele.

[101] *Toate drumurile duc la Roma* — vechi proverb din Imperiul roman în care toate cele

 căi publice ce făceau legătură cu restul țării, duceau la Roma.

dezarmarea plutei, la împachetarea tuturor obiectelor de la bord. Pânza cea mare am întins-o pe chei, în toată mărimea ei, și am fotografiat-o pentru ultima oară. În clipa următoare a avut loc solemnitatea coborârii pavilionului de pe catarg: ne-am adunat toţi cinci la piciorul catargului și am luat poziţia de drepţi.

Pe orice navă, în întreaga lume, ridicarea și coborârea pavilionului este un moment solemn pe care oamenii mării îl respectă cu sfinţenie. Cobor cu atenţie, tricolorul și ajuns jos îl înmânez tovarășilor mei; cu toţii îl împăturim – zece mâini îşi iau rămas bun de la steagul ce simbolizează patria noastră – și îl așezăm cu grijă într-una din lăzi, ocrotindu-l cu husă dinainte pregătită. Nu știam că acel steag roșu-galben-albastru, decolorat de soare, zdrenţuit de furtuni, dar strălucitor prin culorile sale și prin stema sa scumpă fiecărui român, avea să poposească în casa mea: echipajul mi l-a dăruit mie la despărţire. Și adeseori când dau cu ochii de el – și asta se întâmplă de câte ori plec și vin acasă, căci pavilionul plutei stă prins pe unul din pereţii locuinţei mele – sufletul îmi vibrează și pe ecranul memoriei îmi revin episoadele din zilele când pânza lui a fluturat peste apele Mării Negre…

— Bilete am cumpărat pentru toţi, bani nu prea mai avem, probabil o să ne ajungă doar să plătim transportul lăzilor și-al coletelor până-n ţară, zice Ladislau după ce terminăm cu împachetatul. Dar cu ce o să ducem noi atâta calabalâc până la gara feroviară?

— De-abia o să încapă într-un autocamion – îşi dă cu părerea Emil. Avem 60 de marmite și încă multe alte lăzi și colete, în total 87 de bucăţi. De unde facem rost de un camion? Cât ne-o costa?

Victor se bate cu palma peste frunte, semn că i-a venit o idee și rostește un singur cuvânt:

— Alec!

A doua zi, înainte de prânz, Alec sosește și încarcă în autocamionul său, bagajele orânduite pe chei. Cu puţină vreme în urmă un remorcher de la Iahting Club Odesa a luat pluta noastră ca s-o ducă în portul clubului. Când văd depărtându-se bușteni pe care atâtea zile și nopţi am înfruntat marea, vânturile și valurile, un nod mi se pune în gât. Ne despărţim într-un mod neașteptat, nedo rit, de această ambarcaţiune făurită de mâna noastră și care a fost, mai bine de o lună de zile, micul nostru univers, unde am mâncat, am dormit și ne-am adăpostit în răstimpul cât a durat periplul pe Marea Neagră; niciunul dintre noi nu arată că suntem emoţionaţi de despărţirea de pluta care se îndepărtează, acum, cu fiecare clipă, cu puntea pustie, despuiată de pânze, ca o epavă, dar știu, simt că pentru toţi e o clipă tristă, grea.

În timpul călătoriei cu trenul spre ţară ne încearcă o oboseală grea – sau poate mai degrabă ne doboară tristeţea pentru acest sfârșit neașteptat al expediţiei noastre.

La Iași ajungem la miez de noapte; grupul nostru se scindează – Victor, Gerö și Emil, coboară din tren, au ajuns acasă. În zorii zilei următoare Ladislau și cu mine sosim la București, orașul în care trăim și muncim.

Pe peronul Gării de Nord nimeni din familiile noastre sau vreun cunoscut nu ne

așteaptă. Nimeni nu știa când sosim.

E 5 octombrie. Am plecat pe mare în 27 august și iată-ne din nou acasă după 39 de zile. Pe mare am trăit 26 de zile și tot atâtea nopţi.

CAPITOLUL XI

EȘEC SAU VICTORIE?

Multă vreme după ce s-a sfârșit această aventură, inedită în viaţa mea și a coechipierilor mei, nenumăraţi prieteni, amici, simple cunoștinţe, colegi sau chiar oameni total necunoscuţi ne întrebau, pe fiecare, pe unde ne prindeau:

„Cea fost, de fapt, expediţia voastră, un eșec sau o victorie?”

Ni s-a argumentat eșecul călătoriei, de către unii, cu faptul că noi nu ne-am respectat itinerarul prevăzut. Este adevărat că am vrut să parcurgem pe mare un traseu ce înscria un imens triunghi cuprins între Sulina - Istanbul – Odesa - Sulina. Este adevărat că nu ne-am putut ţine de itinerarul ce ni-l propusesem și aceasta din cauza furtunilor ce au bântuit în acea toamnă pe Marea Neagră, peste care a domnit un regim termic și un microclimat extrem de instabil. Dacă am sta să facem un bilanţ între eșec și victorie, la partea de eșec doar nerealizarea itinerarului prevăzut s-ar putea trece. Dar care sunt victoriile expediţiei noastre? Să le enumerăm.

S-a demonstrat că și pe Marea Neagră – întindere de apă bântuită de vânturi schimbătoare, bătută de valuri cu o mare forţă de lovire, răscolită de furtuni violente care pot forma chiar și tornade – se poate naviga în deplină siguranţă cu pluta. Așa s-au confirmat legendele, cântecele folclorice, istorisirile trecute din generaţie în generaţie în satele de plutași de pe Valea Bistriţei care vorbesc despre oamenii care apucau căile de apă ale mării și ajungeau până la Ţarigrad, orașul cel mai maro al împărăţiei otomane. Sunt convins – și alături de mine la fel gândesc și ceilalţi cinci din echipaj – că dacă am fi plecat pe ape în luna mai sau iunie, adică în perioada vânturilor prielnice – care bat alternativ, când spre nord, când spre sud – am fi navigat exact pe itinerarul „marelui triunghi”, și n-am fi „realizat” singurul nostru eșec.

După aceea, o altă victorie, a fost stabilirea unui nou record european de navigaţie cu pluta. Aș reaminti că primul record în domeniu aparţinea, pe continentul și în veacul nostru, unui echipaj polonez care, cu pluta „Nord”, a străbătut pe Marea Baltică, în anul 1957, distanţa de 250 mile marine. Firește, este vorba de o călătorie cu pluta în vremurile moderne căci dacă cineva, prea riguros și exigent, pune la socoteală și periplul pe mare al lui Ulise — care a străbătut 400 mile marine între Malta și Grecia – iată că recordul polonezilor nu mai e cel real pentru zona Europei. Așadar, se pare că *de-abia după 28 de secole* recordul lui Ulise a fost doborî de… *pluta Dacia 2050!* A se reţine că distanţele parcurse de

celo trei expediţii europene sunt foarte exacte, chiar și recordul bătrânului Ulise a fost stabilit și măsurat riguros de numeroşi cercetători ai operei homerice.

Dar cum ar putea fi numită decât victorie și faptul că a fost scoasă de la naftalina uitării străvechea plută?

Tinerele generaţii din ţara noastră și-au reamintit de ea.

Această ambarcaţiune simplă a fost imediat, după terminarea călătoriei noastre, adaptată și proliferată în turismul nautic din România. Prin toate colţurile ţării tineri sau vârstnici, de cele mai diferite profesii, au devenit pasionaţi de navigaţia cu pluta. O adevărată explozie a voiajului cu pluta s-a marcat în anii ce au urmat; pe Dunăre sau pe marile râuri interioare ale României – pe Olt, Mureș, Șiret, Prut, Jiu, Bistriţa – au fost lansate zeci de plute construite cu ingeniozitate din cele mai diferite materiale: lemn, cilindri din oţel, camere auto îmbinate sub o punte, flotoare metalice, ba chiar și din poliester expandat. Chiar și la vecini, în U.R.S.S. și Bulgaria se anunţă proiecte de noi călătorii pe mare cu plute veliere. Iată, mai recent, un grup de ambiţioși din București fac toate pregătirile pentru construirea și armarea unei alte plute care, să doboare recordul *Daciei 2050.* Eu, unul, promit că voi aștepta cu nerăbdare la ţărm echipajul acestei plute pentru a-l felicita primul, pentru că știu prea bine – doar cei ce n-au călcat apele încleștaţi pe câţiva bușteni nu pot ști – ce eforturi psihice și fizice trebuie să se de pună pentru a rezista unei asemenea călătorii.

Echipajul nostru a mai demonstrat o victorie, chiar la proporţiile modeste ale călătoriei lui: că omul poate învinge marea cu mijloacele de navigaţie cele mai simple, că se poate înălţa deasupra fricii, a panicii, a disperării; faptul că niciunul dintre noi n-a mai fost niciodată pe mare, nu știa să mânuiască velele și sextantul ne-a pus exact în situaţia primilor navigatori din istoria omenirii care nu s-au lăsat copleșiţi de furtunile rele, de valurile înspăimântătoare, de vânturile potrivnice și care au plecat pe ape, mânaţi de acea sublimă curiozitate specifică omului, să vadă și să știe cum este în împărăţia lui Neptun.

Să nu uităm și de un alt mare câștig: în decursul călătoriei s-a acumulat o vastă experienţă privind construcţia și armarea unei plute veliere, organizarea unui asemenea voiaj, constituirea unui echipaj eficace – s-a dobândit o experienţă preţioasă pe care cei șase de pe *Dacia 2050* o pot transmite și altora.

Ce alte roade ale experimentului nostru s-au mai în registrat?

La Televiziunea română a fost prezentat, în două episoade, un film despre expediţie realizat de Ladislau Aradits. În revista de turism „România pitorească" a apărut un serial de reportaje, bogat ilustrat, semnate de Ion Preda. Alte reportaje și relatări despre isprava celor de *pe Dacia 2050* au mai apărut în ziarele *România liberă, Sportul, Delta* (Tulcea), *Litoral* (Constanţa), *Flacăra lașului* (Iași), *Steagul roșu* (Petroșani), în revistele *Flacăra, Actualitatea românească* și în alte periodice din ţară, precum și la posturile de radio naţionale. Opinia publică din România a aflat astfel, toate amănuntele despre desfășurarea primei expediţii românești cu o plută pe mare.

În tabelul cronologic al acestui gen de navigaţie, care înfăţișează expediţiile

întreprinse pe Oceanul Planetar, *Dacia 2050* și-a înscris numele pe locul 19 (vezi tabelul de la finele cărţii!). Apoi să nu uităm că de pe bordul plutei noastre s-a filmat pentru întâia oară pe Marea Neagră o tornadă, iar pelicula care înfăţişează acest uluitor fenomen meteorologic este o premieră în România, preluată de toate facultăţile de geografie de la noi.

Urmările expediţiei au fost și de alt gen. Membrii echipajului au primit nenumărate scrisori, telefoane, vizite.

Amici sau necunoscuţi i-au felicitat, le-au solicitat amănunte despre zilele și nopţile cât au fost prizonierii mării!

Un cerc de filateliști din Constanţa a tipărit un plic care consemnează, peste timp, evenimentul. Un foarte talentat constructor de machete de vapoare din Galaţi s-a oferit să realizeze o copie, în mic, a plutei *Dacia 2050.* Un club de turism din Sibiu și-a propus, chiar, să aducă în ţară, pe cheltuiala sa, ambarcaţiunea rămasă la Odesa. Tineri din școli, din facultăţi, din uzine și fabrici din Iași, Petroșani, București, Bușteni au invitat participanţii la expediţie în mijlocul lor pentru a-i cunoaşte și auzi din gura lor povestea acestei aventuri insolite. Unul dintre membrii echipajului a primit chiar și o foarte serioasă propunere…de căsătorie de la o admiratoare.

După aproape trei ani de zile, iată că nici pe plan internaţional ecoul expediţiei noastre nu se stinsese: la Festivalul internaţional de filme pentru televiziune numit *Omul și marea,* care are loc din trei în trei ani la Riga, Ladislau Aradits a fost invitat cu filmul său realizat la bordul plutei noastre. Mai întâi aș vrea să relev că acest festival are loc la Riga pentru că letonii sunt mari iubitori ai naturii, iar marea are un rol primordial în existenţa lor, a devenirii economiei, artei, literaturii și psihologiei lor.

Printre creatorii de filme legate de Oceanul planetar festivalul de la Riga se bucură de un interes și un prestigiu imens mai ales că în juriul său se află oameni de știinţă de notorietate mondială printre care celebrul oceanolog francez, comandantul Jaques Ives Cousteau și nu mai puţin vestitul Thor Heyerdahl, „vikingul neînfricat" care s-a avântat de trei ori cu pluta peste Atlantic.

La ediţia din 1981, cea de-a zecea, au luat parte 34 de ţări a căror existenţă este strâns împletită cu marea – Japonia, Grecia, Cipru, Franţa, Anglia, Finlanda, Suedia, Olanda, R.F.G., R.D.G., Polonia și altele. Au fost prezentate 58 de filme. După dezbaterile din juriu s-a comunicat că și România a obţinut un premiu – era primul cucerit de ţara noastră din istoria de un deceniu a acestui festival. Premiul special al juriului pentru *cel mai bun reportaj de televiziune* a fost decernat peliculei color intitulată, *Cu pluta Dacia 2050 pe Marea Neagră.* Era filmul pe care Ladislau al nostru l-a făcut pe cei zece bușteni de brad cu care am hălăduit pe apele turbate ale Pontului Euxinos! în clipa când i s-a înmânat premiul și diploma realizatorului acestui film un specialist japonez în oceanologie a declarat: „Nu mi-aș fi imaginat că doar în treizeci și ceva de minute aș putea vedea atâtea feţe ale Mării Negre pe care n-o cunosc, dar pe care, incitat de acest film, o voi vizita și studia în amănunt…"

Când a venit de la Riga, alături de premiu și diploma câştigate, Ladislau Aradits a mai adus o peliculă în valiza sa, „trasă" acolo, la festivalul internaţional *Omul şi marea;* era primul reportaj de televiziune făcut din istoria acestui original festival de film.

Așa că dacă unii consideră că expediţia noastră a fost un eșec doar pentru că n-am putut parcurge cu pluta exact ruta – stabilită dinainte, prin tot iadul care a fost marea în zilele acelei toamne năbădăioase, nu-i voi contrazice. Eu unul așa cred: a fost o victorie! Nu numai pentru că am reușit să construim o plută, s-o pornim pe mare și să ne reîntoarcem teferi. Nu doar pentru că am stabilit un re cord. Sau pentru că nu am abandonat, nu am eșuat în acele clipe când simţeam cum gheara fricii ne sfâșia stomacul. Reușită ar fi și pentru că am răzbit pe o vreme total improprie navigaţiei cu pânze. Sau pentru simplul motiv că eram cu toţii departe de meseria de navigator.

Victorie este și faptul că pentru prima dată o plută marină a purtat tricolorul românesc, că a fost împlinită de fiii unui popor cu strămoși mult pricepuţi în arta navigaţiei cu corăbiile vremilor apuse sau cu vapoare ultra moderne. Sau acel moment înălţător când marinarii de pe cheiurile Odesei scandau „Vivat Dacia!" poate fi considerat altfel decât o izbândă?

În definitiv dacă isprava noastră a fost sau nu o reuşită n-aveţi decât să decideţi dv., cei ce aţi avut răbdare să citiţi aceste pagini. V-am povestit totul cu neumbrită sinceritate despre cele câte le-am făcut, întâmpinat, pătimit și simţit în zilele și nopţile cât am învins marea. Ca să fiu onest și marea ne-a învins pe noi într-un anumit fel, într-unul singur: ne-a făcut prizonieri pe viaţă. Ne-am îndrăgostit pentru totdeauna de ea. Fiindcă ce credeţi că facem, acum, după atâta vreme de când ne-am reîntors de pe Marea Neagră? Tânjim să plecăm din nou cu o plută pe ape. Visăm să traversăm Atlanticul. Vom realiza o asemenea mult dorită expediţie? Vom vedea. Și pe uscat sunt eșecuri și victorii.

București, 1979 – 1980.
Băile Herculane, 1981.

TABELUL CRONOLOGIC AL EXPEDIȚIILOR CU PLUTA

Nr crt	Ambarcațiune!	Dimensiuni (în metri)	Echipajul	Mascota	Traseul		Timpul Distanța în mile marine
					Start	Punct terminus	
1.	7	10,0 x 6.0 probabil lemn	Ulise solitar	?	Malta sec. IX/VIII î.e.n.	Grecia	17 zile 400
2.	NONPAREIL	7,6 x 3.0 cauciuc	John Mikes	2 găini	New-York 4.IV.1867	Southampton 25.VII.1867	51 zile 4 000
3.	KON-T1KI	13,7 x 6,0 balsa	Thor Heyerdahl + 5	papagal	Callao 28.IV.1947	Raroia 7.VIII.1947	101 zile 5 000
4.	HERETIQUE	4,6 x 1.8 cauciuc	Alain Bombard solitar	—	Casablanca 19.X. 1952	Barbados 21.XII.1952	65 zile 3 000
5.	SEVEN LITTLE SISTERS	10,0 x 6,0 balsa	Willis William solitar	pisică + papagal	Callao 22.VII.1934	Pago Pago 14.X.1954	115 zile 6 700
6.	L'EGARE II	10,0 x 5,5 lemn	Henry Beadont + 2	2 pisici	Halifax 24.V.1956	Falmouth 21.VII.1956	87 zile 3 000
7.	TAHITI-NUI	13,5 x 4,5 bambus	Eric Bisschop + 4	2 pisici	Tahiti 8.XI.1956	Spre Chile 26.V.1957	199 zile 4 000

8. NORD	10,0 x 4,5 brad	Andrzej Urbanczyk + 3	pisoi	Elba 28.VIII.1957	Lilla Karisoe 8.IX.1957	10 zile 250
9. TAHITI-NUIII	13,5 x 4,5 chiparos	Eric Bisschop+4	—	Constitucion 15.11.1958	Rakahanga 29.V11I.1958	141 zile 6 000
10. CANTUTA II	10,7 x 6,0 balsa	Edward Ingris + 3	—	Callao ?.IV.1959	Tuamotu ?.VII.1969	90 zile 5 000
11. POT-AU-NOIR II	10,0 x 4,6 lemn	Réné Lescombe solitar	—	Vestul Africii ? 1960	Barbados ? 1960	50 zile 3 000
12. 1000 BORNES	7.6 x 2,7 oțel	Réné Lescombe solitar	—	Guadelupa 8.III.1963	Flores ? VI.1963	60 zile 3 000
13. AGE UNLI-M1TED	10,3 x 6,1 oțel	Willis William solitar	pisică	Callao 4.VIII.1963	Apia (Samoa) 11.XI.1963	130 zile 7 500
14. AGE UNLI-MI TED	10,3 x 6,1 oțel	Willis William solitar	—	Apia (Samoa) 26.VI.1964	Australia 9.IX.1964	75 zile 3 000
15. TANGAROA	12,8 x 4.9	Carlos Caravedo +2	—	Callao 26.VII.1965	Tahiti 23.XI.1965	121 zile 5 000
10. RA	17,0 x 5,0	Thor Heyerdahl + 6	maimuță	Safi 23. V. 1959	Spre Antile 17.VII.1969	55 zile 2 700
17. RA II	13,0 x 4,9	Thor Heyerdahl + 7	maimuță	Safi 17.V.1970	Bridgetown 12.VII.1970	57 zile 3 200

18. LA BALSA	12,8 x 4,9	Vital Alsar + 3	motan	Guayaquil 29.V.1970	Australia 6.XI.1970	160 zile 10 000
19. DACIA 2050	12 x 4,5	Geró Szekeres Emil Braharu Victor Molocea Ladislau Aradits Emeric Suhanek Ion Preda	rățoi	Sulina 27.VIII.1978 Odesa 20.IX. 1978	Odesa 13.IX.1978 Odesa 29.IX.1978	26 zile 480

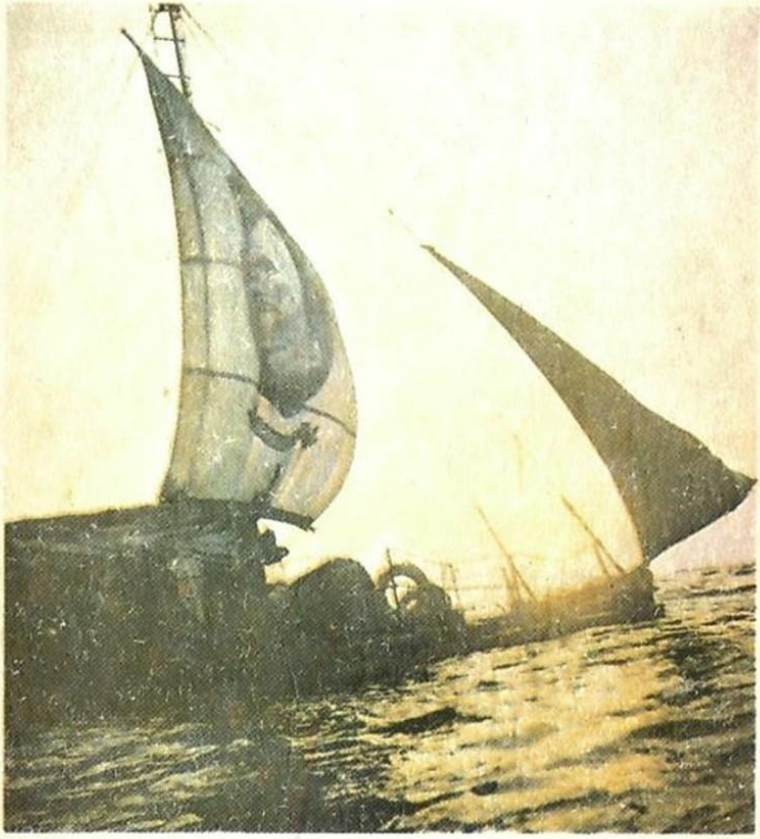
N.A. După cum se observă din acest tabel preluat din volumul „Escapade îndrăznețe" de Andrzey Urbanczyk, comandantul plutei „Nord", recordul mondial al navigației cu pluta îl deține „LA BALSA" (poziția 18) iar cel european aparține plutei „DACIA 2050" (poziția 19). După „Dacia 2050" a mai fost lansată, după șapte ani, în 1985, o plută franceză care a traversat Atlanticul, din America spre Europa, despre care nu se cunosc amănunte.

CUPRINS

Cuvânt înainte / 3
Capitolul I / VÂNT BUN LA PUPA! / 5
Capitolul II CHEMAREA MARII / 16
Capitolul III MAREA CEA VEȘNIC SCHIMBĂTOARE / 29
Capitolul IV ADUCERI AMINTE / 37
Capitolul V SUS ANCORA! / 55
Capitolul VI „STRĂBATE VALURILE, DAR NU SE SCUFUNDA” / 87
Capitolul VII SPAIMA ȘI DEZAMĂGIRE / 96
Capitolul VIII ODESA – ȘAPTE ZILE / 120
Capitolul IX DE CE, DE CE ZEULE EOL? / 136
Capitolul X „ACUM SUNTEŢI MARINARI!” / 145
Capitolul XI EȘEC SAU VICTORIE? / 149
Tabel cronologic al expediţiilor cu pluta / 153

Lector: FLORENTIN POPESCU
Tehnoredactor: GABRIELA ILIOPOLOS

Bun de tipar: 2. V 1.1986. Apărut: 1986.
Comanda nr.: 2G57.
Coli de tipar: 12 + 16 pag. Planșe.

Tiparul executat sub comanda nr. 117/1986, la întreprinderea Poligraficii „Crişana – Oradea, str. Leontin Sâlăjan nr. 105. Republica Socialistă România

EXPEDIȚIA „DACIA 2050”